3 1761 07303696 4

WERNER SOMBART

DER MODERNE KAPITALISMUS

III. AUFLAGE

ZWEITER BAND / ERSTE HÄLFTE

Digitized by the Internet Archive
in 2010 with funding from
University of Toronto

http://www.archive.org/details/p1dermodernekapi02somb

Werner Sombart

Der moderne Kapitalismus

Historisch-systematische Darstellung des gesamteuropäischen Wirtschaftslebens von seinen Anfängen bis zur Gegenwart

Dritte unveränderte Auflage

Mit Registern über Band I und II

Zweiter Band

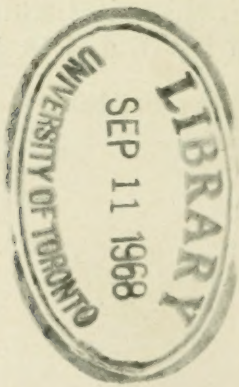
Das europäische Wirtschaftsleben im Zeitalter des Frühkapitalismus
vornehmlich im 16., 17. und 18. Jahrhundert

Erster Halbband

München und Leipzig
Verlag von Duncker & Humblot
1919

Alle Rechte vorbehalten

Copyright by Duncker & Humblot, München and Leipzig 1917



HB
501
S67
1919
Bd. 2
Halbbd. 1

Altenburg
Pierersche Hofbuchdruckerei
Stephan Geibel & Co.

Inhaltsverzeichnis

Einleitung

Die Epoche des Frühkapitalismus im Überblick

Seite

Erstes Kapitel: Die begriffliche Feststellung der Epoche des Frühkapitalismus 3
I. Der Begriff der Wirtschaftsepoche 3
II. Der Begriff der frühkapitalistischen Epoche 4

Zweites Kapitel: Die historische Abgrenzung der frühkapitalistischen Epoche 7

Drittes Kapitel: Die frühkapitalistische Epoche als Untersuchungsgegenstand 16
I. Die Gliederung des Stoffes 16
II. Die Leitideen der Darstellung 18

Erster Hauptabschnitt

Geist und Form der Wirtschaftsführung

Erster Abschnitt

Die Wirtschaftsgesinnung

Übersicht 23

Viertes Kapitel: Der romantische Zug im frühkapitalistischen Geiste 25

Fünftes Kapitel: Der bürgerliche Zug im frühkapitalistischen Geiste 29
I. Vertragsidee und Bürgergeist 29
II. Die Bestandteile des bürgerlich-kapitalistischen Geistes . 30
1. Die Vertragstreue 31
2. Die Wirtschaftlichkeit 33
III. Die Erziehung zur Bürgerlichkeit 33

Sechstes Kapitel: Die Idee des ehrenhaften Erwerbs . . . 36
I. Die Bindung der Wirtschaftssubjekte durch Religion und Sitte 36
II. Die Anschauungen der Rechts- und Sittenlehrer über den erlaubten Erwerb 38
III. Die Lehre vom gerechten Preise 40

Seite

IV. Die Verpönung der Konkurrenz 46
Gesetze gegen die Einführung von Maschinen 50
Ansichten repräsentativer Zeitgenossen über den volkswirtschaftlichen Wert technischer Fortschritte 51

Siebentes Kapitel: Der Geschäftsstil 53

1. Das Rentnerideal 56
2. Die Zeiteinteilung 57
3. Der Geschäftsgrundsatz: kleiner Umsatz, hoher Nutzen 58
4. Die Abneigung gegen das Diskontieren der Wechsel . 59
5. Die Abneigung gegen die Schundproduktion 59
6. Die Abneigung gegen die Klarlegung der Markt- und Konjunkturverhältnisse 60
7. Die Abneigung gegen Veränderungen im Geschäftsbetriebe 62
8. Das Gehaben des frühkapitalistischen Wirtschaftsmenschen 62

Zweiter Abschnitt

Die Wirtschaftsformen

Achtes Kapitel: Die verschiedenen Merkmale der Wirtschaftsformen 65

Neuntes Kapitel: Die Erbschaft des Mittelalters 70

I. Die Individualwirtschaftsbetriebe der einzelnen Handwerker 70
II. Einzelwirtschaften und Gesellschaftswirtschaften . . . 70
III. Die Herrschaftsverbände 71
IV. Die Handwerkergenossenschaften 74
1. Die Handwerkerhilfsgenossenschaften 74
2. Die Handwerkerbetriebsgenossenschaften 81
V. Die Familiengesellschaften 86
VI. Die Gelegenheitsgesellschaften 91
1. Die Fortdauer der Gelegenheitsgesellschaften im Zeitalter des Frühkapitalismus 91
2. Die Bedeutung der Gelegenheitsgesellschaften für die Entwicklung der kapitalistischen Wirtschaftsformen . 95
VII. Rückblick 98

Zehntes Kapitel: Die Entstehung der kapitalistischen Unternehmung 99

I. Das Besondere der kapitalistischen Unternehmung als Vermögensorganisation 101
II. Das Geschäft als Rechtseinheit: die Firma 104
III. Das Geschäft als Rechnungseinheit: die ratio (ragione, raison) 110
1. Die geschichtliche Entwicklung der systematischen Buchhaltung 110

Seite

2. Die Bedeutung der systematischen Buchhaltung für die Entwicklung des Kapitalismus 118
3. Die Verbreitung der systematischen Wirtschaftsführung 125
IV. Das Geschäft als Krediteinheit: die Ditta 137

Elftes Kapitel: Die kapitalistischen Gesellschaftsformen . . 139

I. Grundsätzliches zur Orientierung 140
II. Die Personalvereinigung (Offene Handelsgesellschaft) . . 144
III. Die Kapitalvereinigung (Aktiengesellschaft) 150
IV. Die gemischten Vereinigungen (Stille Gesellschaft, Kommanditgesellschaft, Kommanditgesellschaft auf Aktien) . 163
V. Die Aufbringung des Kapitals 166

Zwölftes Kapitel: Die Staatswirtschaftsformen 173

Zweiter Hauptabschnitt

Der Markt

Erster Abschnitt

Die Elemente der Marktbildung

Dreizehntes Kapitel: Die Veränderungen in der äußeren Struktur des Marktes 185

I. Die Ausweitung des Marktes 185
II. Die Vergrößerung der Märkte 186
III. Die Nationalisierung der Märkte 188

Vierzehntes Kapitel: Die Artbeschaffenheit der Nachfrage . 190

Fünfzehntes Kapitel: Die Preisbildung 195

I. Die Preisbildung in vorkapitalistischer Zeit 195
II. Die Rationalisierung der Preisbildung 197
III. Die Grenzen der rationalen Preisbildung 201
IV. Die künstliche Beeinflussung der Preise 206

Zweiter Abschnitt

Die Gestaltung der Konjunktur

Sechzehntes Kapitel: Theoretische Orientierung 208

Siebzehntes Kapitel: Die Eigenart der Konjunkturbildung in der frühkapitalistischen Epoche 213

I. Das Fehlen der Expansionskonjunktur 214
II. Die Absatzstockungen 219
III. Die Gesamtbewegung des Wirtschaftslebens 225

Seite

Dritter Hauptabschnitt

Das Verkehrswesen

Literatur 231

Erster Abschnitt

Die Grundlagen des Verkehrswesens

Achtzehntes Kapitel: Begriffliches zur Orientierung . . . 232

Neunzehntes Kapitel: Die Verkehrswege 236

I. Das Meer 239
II. Die Landstraßen 243
III. Die Binnenwasserstraßen 251

Zweiter Abschnitt

Der Personenverkehr

Zwanzigstes Kapitel: Das Reisen 254

I. Zu Schiff. 256
II. Zu Pferde 259
III. Zu Wagen 261

Einundzwanzigstes Kapitel: Beherbergung und Erquickung. 270

Dritter Abschnitt

Der Güterverkehr

Zweiundzwanzigstes Kapitel: Die Seeschiffahrt 277

I. Das Schiff 279
1. Die Schiffstypen 279
2. Die Menge der Schiffe 281
II. Die Schiffsbesatzung 283
III. Die Beschaffung des Schiffes 287
IV. Die Organisation der Schiffsreisen 292
V. Die Transportleistungen der Seeschiffahrt 300
VI. Die Gefahren der Schiffahrt und die Maßnahmen zu ihrer Beseitigung 303
VII. Die Seeversicherung 306
VIII. Die Kosten des Seetransports 316

Dreiundzwanzigstes Kapitel: Der Landtransport 325

I. Die Beförderungsart 326
II. Die Organisation 328

Seite

III. Der Spediteur 332
IV. Die Leistungen 339
1. Die Kapazität 339
2. Die Transportkosten 341

Vierundzwanzigstes Kapitel: Die Binnenschiffahrt 346

I. Die Beförderungsarten 347
II. Das Schiffergewerbe 348
III. Die Organisation der Schiffsreisen 350
1. Die Reihefahrt 350
2. Das Marktschiff 352
IV. Die Transportkosten 353
V. Die Bedeutung der Binnenschiffahrt für die Güterbeförderung 357

Vierter Abschnitt

Der Nachrichtenverkehr

Übersicht 362

Fünfundzwanzigstes Kapitel: Die Post 364

I. Begriff, Entwicklungsschema, Bedeutung 367
II. Die geschichtliche Entstehung der modernen Posten . . 372
1. Die privaten Posten 373
a) Die Kaufmannsposten 373
b) Die Metzgerposten 375
c) Die Fuhrmannsposten 375
d) Die Stadtposten (Petites postes, penny posts) . . 376
2. Die städtischen Posten 377
3. Die staatlichen Posten 382
4. Die Internationalisierung der Posten 384
III. Die Leistungen der Post 385
1. Die Intensität des Postdienstes 385
2. Die Schnelligkeit der Briefbeförderung 391
3. Die Portosätze 393

Sechsundzwanzigstes Kapitel: Die Nachrichtenpublikation . 396

I. Die Formen der Nachrichtenpublikation und ihre Wandlungen im allgemeinen 398
II. Die Geschäftsanzeige 401
1. Alte und neue Formen der Geschäftsanzeige . . . 401
2. Art, Umfang und Bedeutung der Geschäftsanzeige . 406
III. Die Verbreitung von Handelsnachrichten 411
1. Die Periode des Gemeinschaftswissens 411
2. Die Periode des Sonderkreiswissens 412
3. Die Periode des Gesamtwissens 415

Seite

Vierter Hauptabschnitt

Der Güterumsatz

1. *Quellen* 421
2. *Literatur* 429

Erster Abschnitt

Die Organisation des Güterabsatzes

Siebenundzwanzigstes Kapitel: Theoretische Orientierung. Überblick 436
I. Unmittelbarer und mittelbarer Güterumsatz 436
II. Die theoretischen Möglichkeiten der Organisation des Güterabsatzes 437
III. Die historisch-empirische Umgestaltung der Formen des Güterabsatzes 440

Achtundzwanzigstes Kapitel: Die Hausiererei 443
I. Begriff und Arten der Hausierer 443
II. Die Verbreitung der Hausiererei 444
III. Die Bedeutung der Hausiererei 448

Neunundzwanzigstes Kapitel: Der seßhafte Detailhandel . . 452
I. Die räumliche Verbreitung der Detailhandelsgeschäfte . 452
II. Die Gruppierung der Waren im Laden 454
1. Die Gemischtwarenhandlung 454
2. Die Entstehung des Branchengeschäftes 456
3. Die Anfänge des Bedarfsartikelgeschäftes 460
III. Die Art der Darbietung 463
1. Die Behandlung der Kunden 463
2. Die Ausstattung der Läden 465

Dreißigstes Kapitel: Der Handel auf Märkten und Messen . 467
I. Das Wesen des Absatzes auf Märkten und Messen . . 467
II. Die Kleinhandelsmärkte 468
III. Die Großhandelsmärkte 471
1. Die Entstehung der Großhandelsmärkte 471
2. Die Organisation des Meßhandels 473
a) Die Arten der gehandelten Waren 473
b) Die Meßhandelsgeschäfte 475
3. Blüte und Verfall der Großhandelsmärkte 479

Einunddreißigstes Kapitel: Der durchjährige Großhandel alten Gepräges 481
I. Überblick 481
II. Der Auktionshandel 483
III. Die Umbildung des Hallenhandels 484
IV. Der Landhandel 485
V. Der Niederlagehandel 488

Seite

Zweiunddreißigstes Kapitel: Der Fernkauf 494
I. Die vermeintlichen Spuren des Fernkaufs (Lieferungshandels) in früheren Jahrhunderten 494
II. Die wirklichen Anfänge des Fernkaufs 497
1. Warenspekulation und Warenbörse 497
2. Lieferungsgeschäfte im Rahmen der alten Handelsorganisation 502
3. Die Revolutionierung der alten Handelsorganisation . 503
a) Die Bestellungen beim Produzenten 504
b) Der Handel nach Probe 504
c) Die Staats-, insonderheit Heereslieferungen . . . 510

Dreiunddreißigstes Kapitel: Das Zahlungswesen 513
I. Überblick 513
II. Die Zahlungsbedingungen 514
III. Die Zahlungsformen 517
1. Der Tausch (baratto) 517
2. Die Bargeldzahlung 518
3. Die bargeldlosen Zahlungen 520
IV. Der Wechsel 521
1. Kreditwechsel und Wechselmessen 521
2. Der Warenwechsel 524
V. Die Länge der Umschlagszeiten 528

Zweiter Abschnitt

Die Organisation des Handelsgewerbes

Vierunddreißigstes Kapitel: Die berufliche Differenzierung des Händlertums 533
I. Die Vermehrung der Berufskaufleute 533
II. Die Trennung zwischen Großhändler und Detaillisten . 534
III. Die Großhändlerschaft 536
1. Die berufliche Verselbständigung der Nebenfunktionen des Handels 536
2. Die Differenzierung der Großhändlerschaft nach Funktionen 537
3. Die Differenzierung der Großhändlerschaft nach Branchen 539
IV. Banken und Bankiers 540
V. Die Detailhändlerschaft 544
VI. Gesamtüberblick 544

Fünfunddreißigstes Kapitel: Die Entstehung der kaufmännischen Vertretungsgewerbe 546
I. Die Anforderungen des kapitalistischen Handels . . . 546
II. Die Entwicklungsstufen der kaufmännischen Vertretung . 549
III. Die Ausbreitung der kaufmännischen Vertretungsgewerbe 551
1. Die Makler 551
2. Die Einkäufer 553
3. Die Konsignatare 555

Seite

Sechsunddreißigstes Kapitel: Die Gesamtorganisation der Händlerschaft 559

I. Die Reste der alten Gemeinschaftsformen 559
II. Die Börse 561
III. Die Vertretungen der Kaufmannschaft 566

Siebenunddreißigstes Kapitel: Die Handelsbetriebe 567

I. Die Verteilung der verschiedenen Betriebsformen auf das Handelsgewerbe 567
II. Die Größe der einzelnen Handelsbetriebe 572
III. Die Arbeitsverfassung in den Großbetrieben 578
1. Die europäischen Geschäfte 578
2. Die großen überseeischen Handelskompagnien . . . 580

Achtunddreißigstes Kapitel: Der Standort des Handelsgewerbes 582

Einleitung

Die Epoche des Frühkapitalismus im Überblick

Erstes Kapitel

Die begriffliche Feststellung der Epoche des Frühkapitalismus

I. Der Begriff der Wirtschaftsepoche

Was wir unter einer Wirtschaftsepoche verstehen wollten, habe ich an einer andern Stelle dieses Werkes, in der Einleitung zum 1. Bande Seite 22. 25 f., gesagt. Eine Wirtschaftsepoche nenne ich eine historische Zeitspanne, während welcher das Wirtschaftsleben einen wahrnehmbar besonderen Artcharakter trägt oder — da wir den allgemeinen Artcharakter des Wirtschaftslebens nach dem Vorwalten eines Wirtschaftssystems bestimmen —: während welcher ein bestimmtes Wirtschaftssystem (allein oder neben andern) geherrscht hat. Allein oder neben andern: danach unterscheiden wir (verhältnismäßig) stilreine von stilgemischten Epochen. In jenen herrscht ein Wirtschaftssystem vor — wir wollten sie die Hochepochen dieses Wirtschaftssystems nennen —; in diesen kämpfen mehrere Wirtschaftssysteme um die Oberhand. Das Wirtschaftsleben als ein Ganzes in einem gegebenen Augenblick betrachtet weist alsdann Gestaltungen auf, die ihrem Geiste oder ihrer Form nach verschiedenen Wirtschaftssystemen angehören. Betrachten wir diese selbe Spanne Zeit als ein Nacheinander, so erscheint sie als ein Übergangszeitalter aus einer stilreinen Wirtschaftsepoche in eine andere. Vom Standpunkt eines der im Schwange befindlichen Wirtschaftssysteme aus gesehen ist dieses Übergangszeitalter entweder seine Spätepoche, in der es verschwindet, oder seine Frühepoche, in der es entsteht.

In der es „entsteht". Das will besagen: die Art, zu wirtschaften, gestaltet sich in der Weise, daß das Wirtschaftsleben sich der Idee eines neuen Wirtschaftssystems allmählich anzunähern sucht. Diese Annäherung findet schrittweise statt und bedeutet in einem zeitlichen Nacheinander eine teils intensive (innere), teils extensive (äußere) Ausbildung der dem zum Leben drängenden Wirtschaftssysteme innewohnenden Züge.

Intensiv erfolgt die Ausbildung in der Weise, daß die einzelnen Bestandteile eines Wirtschaftssystems sich einer nach dem andern einfinden und zu Wesenseinheiten sich zusammenfügen, die dann in ihrer Gesamtheit die neue Art, zu wirtschaften, ausmachen. Irgendwo taucht ein einzelner Zug neuer Wirtschaftsweise auf, zu ihm gesellt sich ein zweiter, dritter usw.: das Bruchstück einer Institution, einer Wirtschaftsgesinnung, in denen sich der neue Geist niederschlägt. So entwickeln sich an verschiedenen Stellen des Wirtschaftslebens einzelne Bestandteile des neuen Wirtschaftssystems zu immer reineren Formen, die, je reiner sie sich ausprägen, desto besser ineinandergreifen zu einer letzten vollendeten Harmonie. Neben dieser intensiven (inneren) Entwicklung geht eine extensive (äußere) her, die darin besteht, daß die neuen Wirtschaftsgrundsätze und Wirtschaftsformen eine immer weitere Verbreitung finden: sei es über eine immer größere Zahl von Einzelwirtschaften, sei es über immer mehr Zweige des Wirtschaftslebens, sei es über räumlich immer größere Gebiete.

II. Der Begriff der frühkapitalistischen Epoche

Nach dem eben Gesagten würden wir also unter der Epoche des Frühkapitalismus diejenige Wirtschaftsepoche zu verstehen haben, in der das kapitalistische Wirtschaftssystem neben älteren Wirtschaftssystemen in der Geschichte auftritt und sich (intensiv) aus seinen ersten Anfängen bis zu seiner Vollendung, extensiv bis zur (ungefähren) Alleinherrschaft entwickelt.

Die ersten Anfänge des kapitalistischen Wirtschaftssystems (oder des Kapitalismus, welche Ausdrücke ich immer im gleichen Sinne gebrauche) wäre danach der terminus a quo für die zeitliche Abgrenzung der frühkapitalistischen Epoche. Dazu ist erläuternd folgendes zu bemerken:

1. ‚Anfänge' kann nicht bedeuten das völlig vereinzelte Auftreten einer dem Ideenkreise des Kapitalismus angehörigen Erscheinung: eine Schwalbe macht noch keinen Sommer gilt auch hier. Vielmehr müssen sich ausgesprochen kapitalistische Züge in größerer Verbreitung oder, wie wir es ausdrücken: als Massenerscheinung nachweisen lassen. Wann eine Massenerscheinung vorliegt, läßt sich allgemein nicht sagen. Hier hat im wesentlichen der Takt des wissenschaftlichen Forschers zu entscheiden, der vor allem aus symptomatischen Anzeichen seine Schlüsse ziehen wird.

2. ‚Wesentlich kapitalistische Züge' müssen als Massenerscheinung auftreten. Das können Eigentümlichkeiten der Wirtschaftsgesinnung oder der Wirtschaftsformen (Wirtschaftsorganisationen) sein.

Da wir die Auswirkung des kapitalistischen Geistes schwer verfolgen können, so werden wir uns lieber nach äußeren Betätigungen, nach Niederschlägen dieses Geistes in äußeren Formen des Wirtschaftens umschauen und von ihrem ersten Auftreten den Beginn des Kapitalismus rechnen.

Bewußt müssen wir uns aber immer bleiben, daß wir unter Kapitalismus, wie ich eben sagte, ein bestimmtes Wirtschaftssystem verstehen, das heißt also eine bestimmte Art und Weise, den wirtschaftlichen Gesamtprozeß zu gestalten. Wir dürfen deshalb von Kapitalismus immer nur dort sprechen, wo die Gütererzeugung, der Güterumsatz, die Güterverteilung in ihrem normalen und allgemeinen Verlaufe nach den Grundsätzen dieses von mir genau umschriebenen Wirtschaftssystems erfolgen.

Auszuscheiden von dem Begriffe des Kapitalismus sind dagegen alle Leiheverhältnisse als solche (das heißt so weit sie nicht in den wirtschaftlichen Gesamtprozeß eingreifen). Es ist unsinnig, von Kapitalismus zu sprechen dort, wo wir nichts antreffen als etwa ein verschuldetes, im übrigen eigenwirtschaftlich organisiertes Grundbesitzertum. Es ist aber auch unzweckmäßig, etwa das öffentliche Schuldenwesen, die Publikanenwirtschaft u. dgl. dem Kapitalismus zuzurechnen, solange sie den Gang des wirtschaftlichen Alltagslebens nicht beeinflussen. Es ist ebenfalls irreführend, dort schon Kapitalismus zu wittern, wo sich Handwerker in Abhängigkeit von Geldgebern irgendwelcher Art befinden, auch wenn diese Geldgeber die Händler sind, die ihnen ihre Waren abkaufen. Allenfalls darf man hier von einer „indirekten Abhängigkeit vom Kapitale" sprechen: eine Ausdrucksweise, die aber, genau genommen auch erst zulässig ist, wenn es ringsum schon „Kapital" und also wirklich kapitalistische Wirtschaftsformen gibt.

Vielmehr scheint es mir ratsam, nicht eher „Kapitalismus" in einer Zeit festzustellen, ehe nicht zwei Bedingungen erfüllt sind:

1. daß fremde Willen wirtschaftlich tätiger Menschen durch das Zwischenmittel des Geldes einem Erwerbszwecke dienstbar gemacht werden;
2. daß mit dieser Abhängigmachung fremder Willen doch immer schon Ansätze zu einer Neuordnung der wirtschaft-

lichen Beziehungen im Sinne einer Rationalisierung des Wirtschaftslebens unter dem Gesichtspunkt höchstmöglicher Gewinnerzielung verbunden sind.

Mit einem Wort: das Mindeste, was vorhanden sein muß, damit wir von „Kapitalismus" reden können, ist eine kapitalistische Unternehmung, wenn auch erst im Puppenstande.

Der terminus ad quem wir die Epoche des Frühkapitalismus zu begrenzen haben, ist grundsätzlich einfach zu bestimmen: es ist der Zeitpunkt, in dem die dem kapitalistischen Wirtschaftssystem eigentümlichen Züge in ihrer Vollendung als Massenerscheinung auftreten.

Prüfen wir nun, wie sich die historische Begrenzung der frühkapitalistischen Epoche vornehmen läßt.

Zweites Kapitel

Die historische Abgrenzung der frühkapitalistischen Epoche

Wenden wir die im vorigen Kapitel gebildeten Begriffe auf den Lauf der europäischen Geschichte an, so beginnt die Frühepoche des modernen Kapitalismus, also der Frühkapitalismus, in dem Augenblicke, in dem Massenerscheinungen kapitalistischen Wesens an irgendeiner Stelle Europas auftreten. In welchem Zeitpunkt, an welchem Orte haben wir diese Anfänge des modernen Kapitalismus anzunehmen?

Ich habe schon früher[1] davor gewarnt, diese Anfänge in eine allzu frühe Zeit zu verlegen. Es ist geradezu phantastisch, in der Karolingerzeit von Kapitalismus zu sprechen, wenn man diesem Worte einen irgendwelchen vernünftigen Sinn beimißt. Es ist aber auch eine Spielerei, in dem Venedig des 12. Jahrhunderts einen ausgebildeten Kapitalismus zu vermuten. Zu solchen sinnlosen Vorstellungen kann man nur kommen, wenn man von vornherein auf eine irgendwelche klare Begriffsbestimmung verzichtet. Was es mit den „großen venetianischen Handelsherren" des 12. Jahrhunderts auf sich hatte, habe ich ebenfalls schon klargestellt[2].

Eher wird man sein Augenmerk zu richten haben auf diejenigen Geschäftsmänner, namentlich *Sienas*, die, wie wir wissen, seit dem 13. Jahrhundert mit der Einziehung und Übermittlung der päpstlichen Gelder betraut wurden. Hier könnte man Ansätze kapitalistischer Organisation vermuten, die wir nicht etwa in der von jenen Männern geübten Geldleihetätigkeit zu

[1] Siehe z. B. Bd. I S. 54. 257 ff. 272 ff. 280 ff.

[2] Siehe Bd. I S. 291. 309. Zur Ergänzung des dort Gesagten verweise ich noch auf die äußerst lehrreiche Urkunde aus dem Jahre 1278 (bei Tafel und Thomas, Bd. 3, S. 159 ff.). Aus ihr geht mit besonderer Deutlichkeit die Winzigkeit der Handelsbetriebe des mittelalterlichen Venedigs hervor. Dagegen jetzt wieder mit den alten, längst widerlegten Gründen L. Brentano, Die Anfänge des mod. Kapitalismus. 1916.

erblicken hätten — ich sagte schon, daß es sich durchaus nicht empfiehlt, mit dieser den Begriff des Kapitalismus in unmittelbare Beziehung zu setzen —; wohl aber in dem über Europa verbreiteten System von Vertrauensmännern und Beauftragten, das sie großenteils wohl mit Hilfe ihres Geldes und im Interesse ihres Geldes schufen.

Aber im 13. Jahrhundert scheint an einzelnen Stellen *Italiens*, z. B. in *Florenz*, auch der Warenhandel schon Formen angenommen zu haben, die ein mehr oder weniger kapitalistisches Gepräge trugen. Wenn es wahr ist, was Peruzzi in seiner Geschichte der florentiner Bankiers erzählt, so hätte dieses Haus schon im 13. Jahrhundert 135 „Fattori" in seinem Dienste gehabt. Nun wissen wir zwar nur sehr ungenau, in welcher Art diese „Fattori" geschäftlich funktionierten, selbst noch Pegolotti gibt uns darüber im folgenden Jahrhundert nur unvollkommenen Aufschluß: aber daß sie im Auftrage eines Geschäftsleiters tätig waren, daß dieser also die Warenhandelstätigkeit im wesentlichen auf dispositivem Wege, ohne Einsetzung auch seiner körperlichen Persönlichkeit, durch Beherrschung fremder Willen — und zwar sicher zu Erwerbszwecken — ausübte, dürfen wir als sicher annehmen.

Wir werden hier also von kapitalistischem Handel sprechen dürfen, dessen Anfänge wir demnach in das 13. Jahrhundert verlegen dürfen. Nur möchte ich hier abermals vor einer Überschätzung dieser ersten Anzeichen kapitalistischen Wesens warnen. Im großen ganzen bewegt sich selbst der italienische Handel das ganze Mittelalter hindurch in handwerksmäßigen Bahnen. Das ersehen wir aus der Geringfügigkeit der Umsätze, über die ich an anderer Stelle, im 18. Kapitel des 1. Bandes, ziffernmäßige Angaben gemacht habe[1]; das zeigt uns die Eigenart des Faktorensystems selbst, das gerade die Herrschaft der alten handwerkerlich-persönlichen Handelsorganisation erweist, wie wir im Verlauf der folgenden Darstellung noch genauer erkennen werden; das bestätigt alles, was wir über den Geist des italienischen Händlertums jener Jahrhunderte wissen, dem erst im 15. Jahrhundert ein Leon Battista Alberti die Elemente der bürgerlich-kapitalistischen Wirtschaftsgesinnung beibringen mußte; das entnehmen wir aus der Unvollkommenheit der Geschäftsführung, die nicht vor dem 15. Jahrhundert sich in großem Umfange der

[1] Vgl. noch die auf Seite 7 Anm. 2 genannte Urkunde.

doppelten Buchführung bedient, ebenso wie aus der Unfertigkeit der Geschäftsformen, über die ich ebenfalls weiter unten ausführlich berichten werde.

Also: Anfänge eines kapitalistischen Handels seit dem 13. Jahrhundert, die aber während der folgenden beiden Jahrhunderte selbst in Italien, geschweige denn in den übrigen europäischen Ländern, Anfänge bleiben.

Was vom Handel gilt, gilt in gesteigertem Maße von der Gütererzeugung. Daß diese im wesentlichen das ganze Mittelalter hindurch ihre handwerksmäßige Organisation bewahrt, daß auch die großen Exportgewerbe im wesentlichen Handwerke blieben, habe ich bereits gezeigt[1]. Aber auch hier fallen Ansätze kapitalistischer Gestaltung doch schon in das Mittelalter. Selbst in *Deutschland* (Nürnberg), dessen Gewerbe gewiß nicht die höchste Stufe der Entwicklung darstellten, vernehmen wir aus dem ersten Viertel des 14. Jahrhunderts folgendes Gebot: „Es soll auch kein Meister keine Werkstatt noch andere Schmiede verlegen, als seine eigene Werkstatt mit den drei Knechten und dem Bolzenreicher. Sollen auch niemand Geld darauf leihen noch geben und soll auch niemand weder von den Bürgern noch Fremden Geld darauf nehmen. Es soll auch kein Bürger, er sei Schmied oder nicht, einen Schmied zu seinem Werk sieben Meilen in der Runde verlegen, mit Ausnahme der Hammerschmiede[2].

Bescheidenste Anfänge einer Neuordnung, aber immerhin Anfänge.

Ebenso belehren uns die Statuten der *Pariser* Merciers vom 27. März 1324, daß damals schon die Seidenspinnerinnen und -zwirnerinnen, die filaresses, im Verhältnis der Lohnarbeiterinnen zu ihren Brotherren, den Merciers, stehen, die die Rohseide einkaufen und, nachdem sie gesponnen, gezwirnt und appretiert ist, zum Nähen, Sticken oder Weben verkaufen.

Auch die *flandrische* und *italienische* Textilindustrie des 14. Jahrhunderts weist Züge kapitalistischer Organisation auf.

Daß es Vermessenheit ist, diese Industrien darum nun mit modernen Großindustrien auch nur von fern in Vergleich zu stellen, werde ich an dem Beispiel der *florentiner* Tuchindustrie noch ausführlicher dartun. Ich werde zeigen, daß wir uns selbst

[1] Siehe das 17. Kapitel des 1. Bandes.

[2] Bei Schönlank, Soz. Kämpfe vor 300 Jahren (1894), 18.

diese zweifellos am höchsten entwickelte Industrie des Mittelalters vorzustellen haben etwa wie die Forster oder Spremberger Tuchindustrie vor 30 Jahren.

Das ändert sich nun alles seit dem Ausgange des 15. Jahrhunderts: damals erlebt das europäische Wirtschaftsleben den gewaltigen Ruck nach vorwärts in der Richtung der kapitalistischen Organisation, der es durchaus berechtigt erscheinen läßt, trotz aller neuen Aufschlüsse, die uns die Forschung über die Entwicklung von Handel und Gewerbe während des Mittelalters im letzten Menschenalter gebracht hat, eine bedeutsame Zäsur gerade um die Wende des 15. zum 16. Jahrhundert zu machen.

Nur möchte ich nicht, wie üblich, als einzigen oder vornehmlichen Grund dieser fast plötzlichen Weiterschiebung des europäischen Wirtschaftslebens die Entdeckung Amerikas und des Seewegs nach Ostindien ansehen, wenn auch zugegeben werden muß, daß diese Ereignisse wesentlich dazu beigetragen haben, die Wandlung aller Verhältnisse so rasch zu vollziehen. Eingetreten wäre diese auch ohne sie, freilich wäre wahrscheinlich um die Mitte des 16. Jahrhunderts, als Deutschland infolge des Versiegens der Edelmetallager ökonomisch kollabierte (daß es wirtschaftlich schon gebrochen in den 30jährigen Krieg eintrat, haben bereits Roscher u. a. nachgewiesen), ein allgemeiner Rückschlag eingetreten, den verhindert zu haben wir als die welthistorisch bedeutsamste Wirkung der Entdeckung Amerikas, das heißt der amerikanischen Silbergruben, ansehen müssen.

Stellen wir die Gründe zusammen, die den Übergang zum Kapitalismus um die Wende des 15. zum 16. Jahrhundert beschleunigt oder herbeigeführt haben, so ergeben sich hauptsächlich folgende:

1. Erschließung neuer ergiebiger Silbergruben und Goldfelder in Deutschland und Österreich;
2. Entdeckung Amerikas: starke Steigerung der Edelmetallzufuhr; plötzliche Vermehrung der ausbeutungsfähigen (Sklaven-)Bevölkerung;
3. Entdeckung des Seewegs nach Ostindien: Verdrängung der Araber aus ihrer Mittlerstellung und infolgedessen Ermöglichung einer direkten Ausbeutung des Orients;
4. erste Wirkung der Religionsverfolgungen: Niederlassung der Juden und später der Evangelischen in den spanischen Niederlanden (Antwerpen!);

5. gerade jetzt: Eintritt der westeuropäischen, wesentlich germanischen Völker mit einem noch ungebrochenen Unternehmungsdrange in die Geschichte;
6. Entstehung (bzw. Vollendung) der modernen Großstaaten;
7. Entstehung insbesondere der modernen Heere;
8. entscheidende Fortschritte der Technik: Hochofen! Wasserhaltungsmaschinen! später Amalgamverfahren!;
9. Vollendung des Systems der doppelten Buchführung (Lucas Pacciuoli).

Die nachhaltige Wirkung dieser Ereignisse auf das europäische Wirtschaftsleben blieb nicht aus. Was wir an diesem an Veränderungen und Weiterbildungen im kapitalistischen Sinne wahrnehmen, sind vornehmlich diese:

1. der Begriff der Firma und die Gepflogenheit geordneter Geschäftsführung fangen an sich auszubreiten;
2. die Formen des alten Gemeinschaftshandels zerfallen: Herausbildung einer neuen Gesamtorganisation der Kaufmannschaft in der Gestalt der Börse;
3. Beginn des Niederlagehandels: Antwerpen die erste „immerwährende Messe";
4. Entstehung der kaufmännischen Vertretungsgewerbe;
5. Anfänge des Kollektivbotenwesens (der Post) auf internationaler Grundlage;
6. Anfänge gewerblicher Großbetriebe.

Aber noch entscheidender vielleicht sind die Wandlungen, die das europäische Wirtschaftsleben *im 17. Jahrhundert* erfährt: dank der gesteigerten Wirkung der alten Ursachen, zu denen eine Reihe neuer revolutionierender Ursachen hinzutritt. Das 17. Jahrhundert erlebt:

1. das Auftreten mächtiger und tatkräftiger Unternehmertypen:
   a) in Gestalt der immer zahlreicher werdenden Ketzer;
   b) in Gestalt der ebenfalls immer zahlreicher werdenden religionsverfolgten Flüchtlinge: Juden, Hugenotten, Schotten usw.;
2. die Begründung der kapitalistischen Geschäftsphilosophie durch den Puritanismus;
3. das rasche Anwachsen des bürgerlichen Reichtums und infolgedessen des Luxuskonsums;
4. die rasche Vermehrung der stehenden Heere;
5. die Blütezeit der merkantilistischen Handelspolitik.

6. die Vervollkommnung der Technik auf zahlreichen Gebieten, hauptsächlich: dem der Textilindustrie (Bandmühle! Zeugdruck!) und der Meßtechnik: siehe das 30. Kapitel des 1. Bandes.

Die Wirkung dieser Ereignisse aber sind folgende grundstürzenden Neuerungen in der wirtschaftlichen Organisation:

1. die endgültige Begründung der kapitalistischen Unternehmung;
2. die Anfänge der modernen Aktiengesellschaft in den großen Überseehandelsgesellschaften;
3. der Beginn der Geschäftsanzeige, der Geschäftsblätter und der Handelszeitung;
4. die Einbürgerung der geschriebenen und gedruckten Preiskurante;
5. der Kauf nach Probe;
6. die Begründung der Staatspost und der Fahrpost;
7. das Aufkommen der Girobanken;
8. die Einführung des Wechselindossaments;
9. das Aufkommen wichtiger neuer Industrien: siehe das 30. Kapitel des 1. Bandes;
10. die Verbreitung des gesellschaftlichen Großbetriebes in der Produktion.

Das Ende der frühkapitalistischen Epoche fällt mit dem Beginn des Hochkapitalismus zusammen. Um seinen Zeitpunkt zu bestimmen, müssen wir also das geschichtliche Auftreten derjenigen Züge der kapitalistischen Wirtschaft feststellen, in denen die Vollendung der dem kapitalistischen Wirtschaftssystem zugrunde liegenden Ideen zutage tritt. Das sind hauptsächlich folgende:

1. vollentwickeltes Gewinnstreben bei vollständiger Durchrationalisierung des Wirtschaftslebens;
2. Versachlichung des Geschäfts und der Geschäftsführung;
3. Verallgemeinerung der vertragsmäßigen Erwerbsformen;
4. Anerkenntnis des Prinzips der freien Konkurrenz;
5. freiheitliche Rechtsordnung;
6. Ausbreitung der unpersönlichen Gesellschaftsform (Aktiengesellschaft);
7. Fernkauf nach Probe und Standard;
8. Versachlichung des Kredits: Entstehung der Effekten;
9. börsenmäßiger Handel;

10. Kommerzialisierung und Verbörsianisierung des Wirtschaftslebens;
11. Papiergeld;
12. moderne Kreditbanken;
13. Produktion in spekulativer Absicht und daher
14. Kapitalkrisen;
15. Unterwerfung der Nachfrage unter den Willen des Unternehmers;
16. Ausbreitung des Kapitalismus über alle Gebiete des Wirtschaftslebens: auch die Landwirtschaft, den Detailhandel und die lokalen Handwerke;
17. Verlegung des Schwerpunktes des Wirtschaftslebens aus der (organischen) Textilindustrie in die (anorganische) Montanindustrie;
18. Eindringen des Erwerbsprinzips auch in die Arbeiterschaft:
19. rein kapitalistisch-proletarisches Arbeitsverhältnis;
20. Übergang der europäischen Länder von Bodenländern zu Arbeitsländern.

Wie ersichtlich, taucht ein Teil dieser Züge kapitalistischen Wesens schon im Laufe des 18. Jahrhunderts auf, die meisten jedoch bilden sich erst während des 19. Jahrhunderts aus.

Wie sollen wir nun mit diesen Angaben zeitlich die frühkapitalistische Epoche nach Jahren oder Jahrzehnten oder Jahrhunderten abgrenzen? Ein Blick auf meine Übersicht ergibt die Schwierigkeit dieses Unterfangens. Diese Schwierigkeit wird noch dadurch erhöht, daß üblicherweise Epochen nach politisch wichtigen Ereignissen gebildet werden, deren sich dann auch die Wirtschaftshistoriker, ich möchte sagen: aus Bequemlichkeit, bedienen, obwohl sie sich ganz und gar nicht für die Wirtschaftsepochenbildung eignen. Das gilt namentlich für *Frankreich* und die französische Revolution. Es erscheint als eine geheiligte Überlieferung, die ganze französische Geschichte durch das Jahr 1789 in zwei Hälften zu teilen, gleichsam wie man das Erdgeschehen teilt in die Zeit vor der Sintflut und nach der Sintflut. Und zwar sieht der Franzose nicht nur seine eigene Geschichte, sondern die gesamte Menschheitsgeschichte, jedenfalls die der europäischen Völker, in die zwei großen Hälften: vor 1789 und nach 1789, zerfallen. Diese Auffassung ist auch bei den französischen Wirtschaftshistorikern durchaus verbreitet und die Einteilung: avant und après 1789 bis in die neueste Zeit hinein im Schwange. Die unlängst erschienene

„Geschichte der menschlichen Arbeit" teilt die gesamte moderne Kulturentwicklung wie selbstverständlich wieder durch das Jahr 1789.

Nun müssen wir uns klar machen, daß im allgemeinen politische Ereignisse für den Verlauf der wirtschaftlichen Entwicklung nicht bestimmend sind, daß aber im besonderen die Entwicklung des Kapitalismus von den großen politischen Revolutionen der letzten Jahrhunderte so gut wie völlig unabhängig ist. Gilt das für Englands beide Revolutionen des 17. Jahrhunderts, so in ganz hervorragendem Maße von der großen französischen Revolution. Hat diese irgendeine Bedeutung für den Verlauf des Wirtschaftslebens, so diese: daß sie die kapitalistische Entwicklung um ein paar Menschenalter verlangsamt hat: Frankreichs Volkswirtschaft war 1789 zweifellos höher (im kapitalistischen Sinn) entwickelt als 1815, in gewissem Sinne sogar als 1830. Wenn in andern Ländern, wie Deutschland und Österreich, das Jahr 1848 Epoche gebildet hat auch in ökonomischer Hinsicht, so ist das dem zufälligen zeitlichen Zusammentreffen der belanglosen politischen Revolution dieses Jahres mit einer Reihe anderer für die wirtschaftliche Entwicklung entscheidender Ereignisse zu danken.

Wir müssen also die Abgrenzung der kapitalistischen Zeitalter ganz unabhängig von der politischen Periodenbildung vornehmen und es fragt sich nur, wie das zu geschehen habe. Da ist nun aber noch eine Vorbemerkung zu machen: daß nämlich die Perioden offenbar verschieden gebildet werden müssen, je nachdem man sie für ganz Europa oder für ein einzelnes Land bilden will, da ja die kapitalistische Entwicklung in den verschiedenen europäischen Ländern nicht gleichmäßig verläuft, die Epochen also nicht in dieselben Zeiträume fallen.

Wollen wir, der Anlage dieses Werkes gemäß, die Epoche des Frühkapitalismus in der gesamteuropäischen Wirtschaftsgeschichte abgrenzen, so werden wir eine weitere und eine engere Epoche unterscheiden müssen: die weitere reicht von etwa der Mitte des 13. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts und umfaßt die Zeit vom überhaupt ersten Auftreten des Kapitalismus in Europa bis zum Übergang der gesamten westeuropäischen Länder in den Hochkapitalismus. Die engere Epoche dagegen möchte ich ansetzen in die Zeit von etwa Mitte des 15. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts, das ist die Zeit vom entschiedenen und allgemeinen Beginn kapitalistischen Wesens

bis zum Eintritt eines großen Landes (*Englands*) in die hochkapitalistische Epoche.

Erst die Gesamtdarstellung des Wirtschaftslebens in der also umschriebenen Epoche, wie sie in diesem Bande versucht wird, kann den Beweis erbringen, daß die Einteilung zweckmäßig war, und daß die Bezeichnung dieser Jahrhunderte ebenfalls zweckmäßig in der von mir vorgeschlagenen Weise erfolgt: zweckmäßiger als in der bisher üblichen, wie sie den Kategorien etwa Schmollers (Territorial-Volkswirtschaft) oder Marxens (Manufakturperiode) entsprach.

Drittes Kapitel

Die frühkapitalistische Epoche als Untersuchungsgegenstand

I. Die Gliederung des Stoffes

Das folgende dritte Buch dieses Werkes will versuchen, ‚das europäische Wirtschaftsleben im Zeitalter des Frühkapitalismus' zur Darstellung zu bringen. Mit dieser Fassung des Titels drücke ich aus, daß es meine Aufgabe sein soll, die verschiedenen, in jenem Zeitraum nebeneinander bestehenden Wirtschaftsweisen aufzuzeigen und zu beschreiben, damit der Leser ein Gesamtbild der wirtschaftlichen Welt in jenen Jahrhunderten empfange. Dabei wird es sich zum Teil um Wirtschaftsweisen handeln, deren Wesenheit wir aus früheren Betrachtungen schon kennen: Eigenwirtschaft und Handwerk. Von ihnen ist deshalb nur festzustellen, in welchem Ausmaße sie in der frühkapitalistischen Epoche weiter bestehen. Andere Wirtschaftsweisen, die neu hinzutreten, müssen auch in ihrer Eigenart geschildert und in ihrem Entstehen verfolgt werden. Das gilt für die Staatsbetriebe, die hier und da eingestreut sind; das gilt aber vor allem für die kapitalistische Wirtschaftsweise, die genauer zu beschreiben nun einmal die Hauptaufgabe dieses Werkes ist.

Zu einem sehr wesentlichen Teile ist also die folgende Darstellung begreiflicherweise auf die Frage ausgerichtet: unter welchen Bedingungen, in welchen Formen das kapitalistische Wirtschaftssystem emporgewachsen ist und welchen Umfang der Kapitalismus im Verlaufe der frühkapitalistischen Epoche allmählich angenommen hat.

Der Aufbau des Kapitalismus, den wir nun im einzelnen nachzeichnen, erfolgt auf den Grundlagen, die das 2. Buch aufgewiesen hat. Die Anordnung des Stoffes ergibt sich aus den Anforderungen der Aufgabe von selbst.

Wir müssen zunächst den Geist festzustellen trachten, in dem die Wirtschaft geführt wurde; also die Wirtschaftsgesinnung kennen lernen, die die Wirtschaftssubjekte, in erster Linie die

kapitalistischen Wirtschaftssubjekte, bei ihrer Geschäftsführung geleitet hat. Das wird im ersten Abschnitt des ersten Hauptabschnitts versucht.

Der zweite Abschnitt dieses ersten Hauptsabschnitts erörtert dann das Problem der Betriebsgestaltung in ihren allgemeinen Grundzügen. In den Wirtschaftsformen, deren Mannigfaltigkeit und Neugestaltung im einzelnen verfolgt wird, erzeugen sich die Wirtschaftssubjekte gleichsam die Instrumente, mittels deren sie ihre wirtschaftlichen Zwecke durchführen.

Ein nicht unbeträchtlicher Teil des Wirtschaftslebens während der frühkapitalistischen Epoche bleibt, wie wir später genauer sehen werden, eigenwirtschaftlich organisiert. Ein wachsender Teil jedoch wird in den Nexus der marktmäßigen Organisation hineingezogen. Dieser Teil wird durch die Gestaltung des Marktes in allen seinen Äußerungen bestimmt. Eine genaue Kenntnis der Marktverhältnisse ist daher die Voraussetzung für das Verständnis des wirtschaftlichen Prozesses. Deshalb schicke ich der Gesamtdarstellung der wirtschaftlichen Organisation eine Analyse des Marktes voraus: der zweite Hauptabschnitt beschäftigt sich damit, die Besonderheiten darzutun, die der Markt während der frühkapitalistischen Epoche aufzuweisen hat.

Den wirtschaftlichen Prozeß in seinen drei Hauptteilen: Gütererzeugung, Güterumsatz (Handel), Güter-(Personen-, Nachrichten-)Transport (Verkehr), darzustellen, ist dann die Aufgabe der folgenden drei großen Hauptabschnitte: des dritten, vierten und fünften. Daß die Anordnung dieser drei Hauptabschnitte die umgekehrte Reihenfolge, als sie sonst üblich ist, aufweist, ergibt sich unmittelbar aus der in diesem Werke befolgten kausal-genetischen Methode der Darstellung, nach welcher ein Zustand aus einem andern zu erklären versucht wird. Das setzt aber voraus, daß die Vorbedingungen eines Zustandes vor diesem selbst dargelegt werden. Obwohl nun selbstverständlich alle Teile des wirtschaftlichen Prozesses und somit auch alle Gebiete wirtschaftlicher Tätigkeit im Verhältnis der engsten Wechselwirkung zueinander stehen, so läßt sich doch leicht zeigen, daß das Verständnis des einen Teilgebiets die Kenntnis eines andern mehr oder weniger voraussetzt. Ich kann die Entwicklung des Verkehrswesens notfalls verstehen und darstellen, ohne von der des Güterumsatzes und der Gütererzeugung genaue Wissenschaft zu haben, nicht umgekehrt; und ich kann wiederum leichter mich in die Eigenart

der Handelsorganisation hineinfinden, ohne genaueres über die Produktion zu wissen, als umgekehrt in die Eigenart dieser ohne jene zu kennen. Das ist der Grund, weshalb ich erst das Verkehrswesen, dann den Güterumsatz, dann die Gütererzeugung behandele.

Der sechste Hauptabschnitt bringt eine Art von Zusammenfassung und Übersicht des Gesamtwirtschaftslebens, gewissermaßen eine Schlußbilanz der frühkapitalistischen Epoche. Im ersten Abschnitt werden die verschiedenen Fäden, die die internationalen Wirtschaftsbeziehungen zwischen den einzelnen Volkswirtschaften spinnen, zu einem einheitlichen Gewebe zusammengefügt, wobei die den Zeitgenossen so sehr am Herzen liegende Frage nach der Gestaltung der äußeren Handels- und Zahlungsbilanz in den verschiedenen Ländern in den Vordergrund gestellt wird. Damit versuche ich Sinn vor allem in die Ziffern der auswärtigen Warenbewegungen zu bringen, mit denen die meisten Forscher nichts rechtes anzufangen wissen, und die sie deshalb, nach dem Punkte des geringsten Widerstandes ausweichend, üblicherweise zu allerhand handelsgeographischen Betrachtungen verwenden. Was man dann Geschichte des Handels zu nennen pflegt. Der Schlußabschnitt endlich soll sich mit dem Problem beschäftigen: wie sich die innere Gesamtbilanz des Wirtschaftslebens durch die Neuordnung der Produktion und des Absatzes verschoben hat, welches die Einsätze, welches die Gewinnste sind, die der Kapitalismus bis zum Ende seiner Frühepoche gemacht hat, und welche Kulturbedeutung im ganzen ihm bis dahin zukommt.

II. Die Leitideen der Darstellung

Absichtlich geht diese oft bis ins Einzelnste. Wie ich schon im Geleitwort und in der Einleitung zum 1. Bande ausgeführt habe, ist es meine bewußte Absicht, durch gelegentliche Detailschilderungen dem Leser Einblicke in die lebendigen Vorgänge des Alltagslebens zu verschaffen, weil ich die Überzeugung hege, daß er nur dadurch die konkrete Anschauung von den Dingen bekommt, die nun einmal unerläßlich für ein tieferes Verständnis auch und gerade der großen Zusammenhänge des Wirtschaftslebens ist. Aber ich gebe ihm bei diesen Wanderungen durch die Welt der Einzeltatsachen doch immer den Ariadnefaden in die Hand, an dem er sich mühelos durch das Labyrinth hindurch und aus ihm wieder heraus auf die große Heerstraße der Total-

erkenntnis zurückfinden kann. Solche Ariadnefäden nennen wir in der Wissenschaft: Leitideen der Darstellung.

Eine dieser Leitideen ist der Gedanke: daß die Epoche des Frühkapitalismus in allen ihren Erscheinungen durch ihren Charakter als ein Übergangszeitalter gekennzeichnet wird. Überall mischen sich, das werde ich immer wieder hervorheben, Bestandteile der alten Wirtschaftssysteme, die aus der früheren Zeit herübergerettet sind: der bäuerlich-feudal-handwerksmäßigen Wirtschaft mit solchen der neu sich entwickelnden Wirtschaftssysteme, vor allem also des Kapitalismus.

Ob wir die Unternehmer oder die Arbeiter anschauen, ob die Betriebsformen oder die Technik, ob die Handels- oder die Verkehrsorganisation, ob das Wirtschaftsrecht oder die Wirtschaftssitte, ob den Geist oder die Formen der Wirtschaft: immer tragen sie den Stempel des Zwiespältigen; immer ist es eine sonderbare Stilmischung, die wir an ihnen beobachten und die ja, wie ich oben dargelegt habe, zum Wesen jeder Frühepoche, also auch der frühkapitalistischen gehört.

Aber als eine andere wichtige Aufgabe erachte ich es, dem Leser in diesem Durcheinander von Stilen die großen Linien aufzuweisen, die einheitliche Grundzüge der Entwicklung andeuten. In zwei verschiedenen Richtungen können wir diese Entwicklung verfolgen: in der Richtung einer Gestaltung der materiellen Kulturbedingungen selbst und in der Richtung einer bei dem Umbildungsprozeß des Wirtschaftslebens sich vollziehenden Neuorientierung des Geistes und der gesellschaftlichen Beziehungen der Menschen untereinander.

Die materiellen Kulturbedingungen werden im wesentlichen geschaffen und bestimmt durch die Entwicklung der produktiven Kräfte der wirtschaftenden Verbände. Es wird zu prüfen sein, ob und in welcher Weise diese produktiven Kräfte im Verlaufe der frühkapitalistischen Epoche eine Steigerung erfahren.

Sodann aber sind die Veränderungen, die der Geist und die Form der Wirtschaft in ihrer Struktur erfahren, auf ihre grundsätzliche Artbeschaffenheit und ihre Tendenzen hin zu untersuchen. Da werden wir als Ergebnis finden, daß die Grundzüge auch der wirtschaftlichen Entwicklung während der frühkapitalistischen Epoche dieselben sind, die die Gesamtentwicklung der europäischen Kultur während jener Jahrhunderte des Übergangs aus der mittelalterlichen Welt in die Welt unserer Tage kenn-

zeichnen. Die Wandlungen des Wirtschaftslebens während des Zeitalters des Frühkapitalismus verfolgen heißt nichts anderes, als die Wandlungen nachweisen: vom Traditionalismus zum Rationalismus; von der statischen Wirtschaft zur dynamischen; von der Gemeinschaftswirtschaft zur Gesellschaftswirtschaft; von der organischen zur mechanischen Gestaltung der menschlichen Beziehungen; von der gebundenen Wirtschaftsgesinnung und Wirtschaftsführung zur freien. Was alles auf eines hinausläuft und sich in dem einen Satz zusammenfassen läßt, in dem ich dem Grundgedanken dieses Buches Ausdruck verleihe: die Wirtschaftsentwicklung während der frühkapitalistischen Epoche bedeutet die Vorbereitung der Versachlichung aller ursprünglich persönlich geknüpften und persönlich gefärbten Beziehungen.

Die folgende Darstellung muß nunmehr erweisen, ob es mir gelungen ist, das hier entwickelte Programm zur Ausführung zu bringen.

Erster Hauptabschnitt

Geist und Form der Wirtschaftsführung

Erster Abschnitt
Die Wirtschaftsgesinnung

Übersicht

Außerordentlich bunt ist das Bild, das uns der das frühkapitalistische Wirtschaftsleben beherrschende Geist darbietet. Kein Wunder: angesichts des Nebeneinanderbestehens der verschiedenen Wirtschaftssysteme, der Vielgestaltigkeit der neuen Wirtschaftssubjekte, des verschieden hohen Entwicklungsgrades der einzelnen Volkswirtschaften, der verschiedenen Veranlagung der Völker und der Länge der Zeit. Die eine Aufgabe der folgenden Darstellung wird es sein, dem Leser die Buntheit dieses Bildes aufzuweisen und zum Bewußtsein zu bringen.

Aber inmitten aller Mannigfaltigkeit lassen sich doch wiederum bestimmte Gleichheiten beobachten. Und diese übereinstimmenden Züge herauszuarbeiten ist die andere (und besondere) Aufgabe dieses Abschnittes.

Die Einheitlichkeit der Gestaltung ergibt sich aus folgenden Tatsachen:

1. aus dem unaufhaltsamen Fortschreiten des kapitalistischen Geistes;
2. aus dem eigenartigen Gepräge, das dieser während der Frühzeit in mancher Hinsicht trägt;
3. aus der Übereinstimmung bestimmter äußerer Normen des Rechts und der Sitte, die das Wirtschaftsleben während unserer Epoche regeln.

Die Anordnung des Stoffes in den vier Kapiteln dieses Abschnittes ist nun diese: daß in den beiden ersten Kapiteln die verschiedenen Ströme, in denen anfänglich der kapitalistische Geist dahinfließt, von ihren Quellen bis zu ihrer Vereinigung verfolgt; daß darauf (im 6. Kapitel) die das Wirtschaftsleben von außen her bestimmenden Normen aufgewiesen und im letzten (7. Kapitel) die Folgerungen gezogen werden, die sich aus dem Zusammenwirken der verschiedenen Kräfte für die tatsächliche

Gestaltung der Wirtschaftsgesinnung im Zeitalter des Frühkapitalismus ergeben.

Statt besonderer *Literatur* verweise ich den Leser auf mein öfters genanntes Werk: ‚Der Bourgeois', in dem die im folgenden gegebene Skizze breiter ausgeführt ist. Ein Teil der Darstellung in diesem Abschnitt (wie namentlich das 6. Kapitel) ist neu hinzugefügt; das Ganze hat einige Richtigstellungen und Erweiterungen gegenüber dem Texte des früheren Buches erfahren, dessen Leitgedanken aber naturgemäß dieser Darstellung zugrunde liegen. Im Interesse des Gesamtzusammenhanges ließen sich gewisse Wiederholungen nicht vermeiden. Wer das ältere Werk kennt, wird über die daraus entlehnten Stellen hinweglesen, wer es nicht kennt, das tiefere Verständnis in ihnen suchen müssen.

Zur Ergänzung der im ‚Bourgeois' angeführten Quellen nenne ich noch einige Spezialschriften zur Wirtschaftsethik, namentlich des 17. und frühen 18. Jahrhunderts, die ich erst später kennen gelernt habe, und die alle auf denselben Ton wie die mir vorher bekannt gewesenen Darstellungen abgestimmt sind: Pragmatologia', das ist: gründlicher unnd aussführlicher Bericht von der löblichen Kauffmannschaft usw. durch Joh. Sommerum Cycnaeum, Pfarrer zu Osterweddingen usw. 1606. De officiis mercatorum sive diatribae quae praecipua mercatorum pietatis in negociandum continent officia, auctore Daniele Sauterio. Lugduni Batavorum 1615 (protestantisch). Das Buch ist den — Direktoren der ostindischen Gesellschaft zugeeignet(!). Casp. Barlaei, Mercator sapiens sive oratio de coniungendis mercaturae et philosophiae studiis. Amst. Diss. 1632. Das große Interesse eines gewissenhafften Kauffmanns, das ist: eine christliche Unterrichtung, wie man sich im Kauffen und Verkauffen verhalten müsse, damit man nicht wider Gott und Menschen sündige usw. Aus verschiedenen fürnehmen und Gottes Ehre beförndenden *Englischen* Büchern zusammengetragen und ins Hochdeutsche übersetzt durch J. D. 1674. (Besonders interessant.) Ahasveri Fritschi, Mercator peccans sive tractatus de peccatis mercatorum et negotiatorum. 1685. (Spenersche Richtung.) Erbauliche Untersuchung vom Gewissen, Pflicht und Schuldigkeit der Kauff- und Handelsleute. 1723. Eine Predigt. Der christliche Kauffmann oder Erweis, daß ein Kauffmann auch ein Christ seyn könne usw. 1752. Diese Schrift ist schon ganz allgemein-phrasenhaft gehalten und läßt den Verfall der alten christlichen Wirtschaftsethik deutlich erkennen.

Der Schriften: Hans Jost Wynkelmann, Christlicher Kaufmannsspiegel. 1652; R. Steele, The religious Tradesman. 1684; B. Fawcett, The religious Weawer. 1773, habe ich nicht habhaft werden können.

Viertes Kapitel

Der romantische Zug im frühkapitalistischen Geiste

Keck, frisch, herausfordernd, unbefangen; aber auch abenteuernd, voller Wahn und Aberglaube, in vollendeter Irrationalität tritt von der einen Seite her das neue Wirtschaftssubjekt, aus dem der kapitalistische Unternehmer sich entwickeln sollte, in die Geschichte ein. Kaufmännische Abenteurer oder abenteuernde Kaufleute (merchants adventurers) nannte man in sinnfälliger Weise jene Männer, die aus den Bahnen der mittelalterlichen Gegebenheiten heraustraten und neue Wege des Erwerbes beschritten. Die dasselbe im ganz gewöhnlichen Warenhandel zu erreichen trachteten, was ihre Väter und Brüder mit Goldsuchen und Alchymie und Raubrittertum versuchten. Abenteurergeist vor allem steckt in jenen Unternehmern, die uns im 17. und 18. Jahrhundert in all den Projektanten und Spekulanten begegnen, von denen es in allen Ländern wimmelt. Abenteurergeist aber beseelt ebenso jene großen Überseekaufleute, an denen das 16. und 17. Jahrhundert überreich sind, und die eine ganz besondere Note in den Geist des Frühkapitalismus hineintragen: den Geist des Freibeutertums, über das wir uns seiner Bedeutung entsprechend etwas genauer unterrichten müssen.

Wie wir uns aus einer früheren Darstellung im 1. Bande dieses Werkes[1] erinnern, hat in den Mittelmeerstaaten während des ausgehenden Mittelalters, in den westeuropäischen Seestaaten während des 16. und 17. Jahrhunderts die Seeräuberei eine weite Verbreitung gefunden.

Eine Spielart der Seeräuberei waren die Entdeckungsfahrten, die seit dem 15. Jahrhundert häufiger wurden. Es sind im Grunde genommen, wenn auch oft ideale Motive bei ihrer Veranstaltung mitsprechen mochten, wohlorganisierte Beutezüge, die der Plünderung in den überseeischen Gebieten galten.

Die Männer, die solcherart auf Raub im Meere oder jenseits

[1] Siehe das 44. Kapitel des 1. Bandes.

des Meeres auszogen, waren von einem besonderen Geiste beseelt. Es sind kraftstrotzende, abenteuerlustige, sieggewohnte, brutale Eroberer ganz großer Abmessung. Diese genialen und rücksichtslosen Seeräuber, wie sie namentlich England während des 16. Jahrhunderts in reichster Fülle aufweist, sind aus demselben Holz geschnitzt wie die Bandenführer in Italien, wie die Can Grande, Francesco Sforza, Cesare Borgia, nur daß ihr Sinn stärker auf Erwerb von Gut und Geld ausgerichtet ist, daß sie dem kapitalistischen Unternehmer schon näher stehen wie diese. Ich habe ihrer schon in dem in der Anmerkung erwähnten Kapitel eine ganze Reihe namhaft gemacht. Freibeuter waren es; der Geist aber, der sie erfüllte, war derselbe Geist, der allen großen Handel, alle Kolonialwirtschaft bis in das 18. Jahrhundert beseelt hat. Abenteurer, Seeräuber, Kaufmann großen Stils (und das ist er nur, wenn er über See fährt) gehen unmerklich ineinander über.

Wenn Benjamin von Tudela von den „Bürgern" *Genuas* berichtet[1]: „Jeder (!) hat einen Turm in seinem Hause; bricht Krieg unter ihnen aus, so dienen ihnen die Zinnen der Türme als Schlachtfeld. Sie beherrschen das Meer; bauen sich Schiffe, Galeeren genannt, und ziehen zum Raube aus in die entlegensten Ortschaften. Die Beute bringen sie nach Genua; mit Pisa leben sie in ewigem Streit": sind da die Seeräuber oder die königlichen Kaufleute gemeint? Gewiß beide. Woraus besteht denn „der Handel in der Levante"? Was füllt denn die beiden dicken Bände der Heydschen Darstellung? Kampfberichte zum allergrößten Teil. Jeder einzelne, der im fremden Lande etwas gelten will, muß ein Krieger sein oder muß Krieger zu seiner Verfügung haben und hinter sich die organisierte Macht des Staates.

Dasselbe Bild vom Großkaufmann tritt uns entgegen, wenn wir uns etwa die Shipping-merchants im *England* des 16. und zum Teil noch des 17. Jahrhunderts anschauen[2].

[1] R. Benjamin von Tudelas Reisebeschreibung. Deutsch von L. Grünhut und Markus N. Adler (Jerusalem 1903), S. 5.

[2] Viel lehrreiches Material, vor allem auch zur Beurteilung der Persönlichkeiten, die im frühkapitalistischen Überseehandel Englands eine Rolle gespielt haben, enthalten die Bücher von H. R. Fox Bourne, English Seamen under the Tudors. 2 Vol. 1868 (Sir Walter Raleigh, Fr. Drake, M. Forbisher, Sir Humphrey Gilbert u. a.), und English merchants. 1886. Vgl. noch das lebendig geschriebene Werk von James Anthony Froude, English Seamen in the sixteenth century. 1895.

Wer sind denn die Hawkins? Insonderheit John und William? Abwechselnd finden wir sie tätig als Entdecker, als Staatsbeamte, als Seeräuber, als Schiffsführer und als Kaufleute. John Hawkins ist ebenso als Streiter im Kampfe mit Spanien wie als Kaufmann berühmt: „einen prachtvollen Hasser der Spanier" (a wonderful hater of the Spaniards) nannten ihn die Zeitgenossen. Nicht anders schauen die Middletons aus, ein anderes großes Handelshaus jener Zeit. Auch ihr „Handeltreiben" besteht in Kämpfen, Gefangenschaften, Gesandtschaften usw. im Verkehr mit den Völkern an der afrikanischen Ostküste.

Selbst in *Deutschland* begegnet uns derselbe Typ: ist die Welser-Expedition nach Venezuela[1] eine Entdeckerfahrt oder eine Kolonialunternehmung oder ein Beutezug oder eine Handelsunternehmung? Wer möchte es bestimmen? Ist Ulrich Krafft[2], der im Dienste der Manlich auf Reisen geht, „mit leichtsinnigem Gemüt", und dann soviel Abenteuer besteht wie der Prinz im Märchen, dazwischen auch mal sich mit den Schiffsführern herumzankt, die ihm seine Rosinen zu spät heranbringen: ist das ein Kaufmann oder ein Abenteurer? Beides.

Eine besondere Prägung erfährt dann dieser freibeuterisch-abenteuernde Geist in den großen Überseehandelsgesellschaften, wie sie schon während des Mittelalters in Italien, vor allem aber im 16. und 17. Jahrhundert in den westeuropäischen Nationen uns in Hülle und Fülle begegnen. Von ihrer äußeren Struktur werden wir uns später noch Kenntnis verschaffen. Der Geist aber, der sie beseelte, war ein seltsames Gemisch aus neuem Freibeutergeist und mittelalterlichem Gemeinschaftsgeist. Aus diesem nämlich war die Idee geboren, die ihre Gesamttätigkeit beherrschte: die Idee der Zuteilung eines bestimmten Wirtschaftsgebietes an eine handeltreibende Gemeinschaft, wie sie aller Handelsorganisation der mittelalterlichen „Kontore" zugrunde gelegen hatte: Eroberung und Ausbeutung des Absatzgebietes erfolgt durch die Gemeinschaft oder durch den Staat für die Gemeinschaft, deren Mitglieder untereinander sich keine Konkurrenz machen, sondern insgesamt am gleichen Werke tätig sind. Der freibeuterische Geist aber dieser frühkapitalistischen Handelsgesellschaften tritt in dem Gebahren der

[1] F. Ad. von Langegg, El Dorado. 1888. Konrad Häbler, Die überseeischen Unternehmungen der Welser und ihrer Gesellschafter. 1903.

[2] Ulrich Kraffts Denkwürdigkeiten, ed. Cohn 1862.

Kolonialwirtschaft und des Zwangshandels, deren Wesen ich an anderer Stelle geschildert habe, deutlich genug zutage.

Dieser kriegerisch-abenteuerliche Sinn, der in den Leitern jener Unternehmungen lebte, war doch nur der Ausdruck der Gesamtstimmung weiter Kreise der Bevölkerung [1]. Wie aller große Handel in jener Zeit diesen Zug des Abenteuerlichen, des Eroberungsmäßigen trug, wie er neu Entdecktes schnell ausbeuten wollte, um dann, wenn die großen Gewinnste aufhörten, sich schnell andern Gegenden zuzuwenden, so auch viele der im Inlande begründeten Unternehmungen, wie sie namentlich auch die uns schon bekannten Projektanten anregten. Häufig verdankten sie jenem kindlichen Wunsche, sich rasch zu bereichern, ihr Dasein. Deshalb die starke Bevorzugung des Bergbaus, bei dem man immer hoffen durfte und hoffte, durch plötzliche reiche Ausbeuten außergewöhnliche Gewinne zu machen; deshalb die rege Beteiligung der Geldgeber an den Seeräuberzügen; deshalb die zahlreichen Gründungen von Gesellschaften zur Hebung von gesunkenen Schiffen, von denen wir im 16. und 17. Jahrhundert so oft hören; deshalb die Vorliebe für Seeassekuranz- und Bodmereigeschäfte: grosse „aventure" nannte man ja derartige Unternehmungen; deshalb doch im Grunde auch diese auffallend starke Hinneigung zu phantastischen Spekulationsgründungen, wie sie namentlich in dem letzten Drittel des 17. und in den ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts uns begegnet. Überall tritt derselbe kindlich-impulsive Zug hervor, überall spüren wir denselben phantastisch-abenteuerlustigen Sinn, überall treibt die plötzlich aufwallende Begehrlichkeit die Menschen in gewagte Unternehmungen hinein, die dann häufig genug das Werk nur halb vollenden. Was noch fehlt, ist die weit ausschauende, kühl überlegende, zäh beharrliche, aus innerlich rationalem Geiste geborene Planmäßigkeit der späteren Zeit.

Sie wurde von einem Seitenstrome dem kapitalistischen Geiste zugeführt (der aber doch schon mit einem Teile seines Wesens in jenen halb abenteuerlichen Unternehmungen zutage tritt). Dem Ursprung dieses andern Stromes müssen wir nunmehr nachspüren.

[1] Siehe z. B. selbst für *Holland* E. Laspeyres, Volkswirtschaftl. Anschauungen, 60.

Fünftes Kapitel

Der bürgerliche Zug im frühkapitalistischen Geiste

I. Vertragsidee und Bürgergeist

Waren die Grundideen, aus denen der romantisch-kapitalistische Geist hervorgegangen war, die mittelalterlich-zünftige Idee des Gemeinschaftshandels und die Herrenidee des Beuterechts, die Gewaltidee, gewesen, so erwuchs eine andere Geistesrichtung unter den frühkapitalistischen Unternehmern aus den einer grundsätzlich verschiedenen, ja entgegengesetzten Weltbetrachtung entstammenden Ideen der Einzelverantwortlichkeit und der vertragshaften Bindung der Individuen untereinander.

Auf den zweifellos mehrfachen Ursprung dieser umstürzlerischen Ideen näher einzugehen, ist hier nicht der Platz: sie wurzeln in religiösen, philosophischen, politischen und ökonomischen Motiven gleichermaßen. Es genügt, daran zu erinnern, daß die Vertragsidee zumal seit dem Ausgange des Mittelalters auf allen Gebieten des öffentlichen und privaten Lebens sich Geltung zu verschaffen weiß und daß — was uns hier vor allem angeht — ihre Ausbreitung zweifellos parallel geht der Verschiebung, die die Idee der Macht in der Richtung vom Machtreichtum zur Reichtumsmacht infolge des rasch anwachsenden bürgerlichen Reichtums erfährt[1].

War die Gewaltidee, der ein gut Teil kapitalistischen Wesens seine Entstehung verdankte, im wesentlichen herrschaftlichen Ursprungs gewesen, so faßte die Vertragsidee naturgemäß vornehmlich in den von der Macht im Staate ausgeschlossenen Schichten der Bevölkerung Wurzel: dort vor allem, wo der einzelne aus den Banden der Gemeinschaft heraustrat und seine eigenen Wege zu gehen gezwungen war. Das waren aber in erster Linie bestimmte Kreise des berufsmäßig Landhandel treibenden Bürgertums. Diese Kreise hatten schon während des

[1] Siehe den 5. Abschnitt des 2. Buches.

Mittelalters aus sich heraus eine eigentümliche Lebensweisheit entwickelt, die ich den Bürgergeist genannt habe. Dieser Bürgergeist hat an sich weder mit der Vertragsidee noch mit dem Kapitalismus etwas zu tun. Er kann auch in Handwerker- oder Rentierkreisen herrschen. Aber indem er sich mit der Vertragsidee verquickt und mit Unternehmergeist verbindet, kommt eine neue, eigentümliche Prägung des kapitalistischen Geistes heraus, die sich ganz und gar von jener vorhin betrachteten Spielart eines auf Erwerb gerichteten Abenteurer- und Freibeutergeistes unterscheidet und die den immer mehr zur Herrschaft gelangenden spezifisch bürgerlich-kapitalistischen Geist ausmacht, der bis in unsere Tage geherrscht hat.

Ich habe die Entstehung des Bürgergeistes ausführlich geschildert in meinem ‚Bourgeois'[1] und verweise auf jene Darstellung. Ich habe gezeigt, daß seine Geburtsstätte das meerabgewandte Florenz ist, und daß er seine erste, schon vollendete Kodifikation in den um 1450 geschriebenen Familienbüchern Leon Battista Albertis, des bekannten Baumeisters und Sprößlings einer alten florentiner Wollhändlerfamilie, gefunden hat. Dieser Bürgergeist beherrscht seitdem alle Lehrbücher der Kaufmannschaft in katholischen und protestantischen Ländern und erlebt in dem Systeme der Lebensweisheit, das Benjamin Franklin aufgestellt hat, seine vielleicht höchst vollendete Ausbildung. Hier genügt es, wenn ich die Grundzüge dieses Bürgergeistes, soweit er sich im Bereiche des Kapitalismus betätigt, in Kürze aufzeichne.

II. Die Bestandteile des bürgerlich-kapitalistischen Geistes

Aller bürgerlich gefärbte Geist wird zunächst (formal) dadurch gekennzeichnet, daß er methodisch, rational, zweckbedacht ist. Deshalb lassen sich seine Grundzüge leicht feststellen in bestimmten Grundsätzen, Regeln, Lehrsätzen, Ermahnungen und demgemäß in bestimmten Tugenden, die die Erfüllung jener Lehren und Ermahnungen bedeuten. Die Kardinaltugenden des zum kapitalistischen Unternehmer aufstrebenden Bürgers sind nun im wesentlichen zwei: 1. Vertragstreue; 2. Wirtschaftlichkeit. Sehen wir sie und ihre Begründung uns etwas näher an.

[1] Der ‚Bourgeois', 8. und 9. Kapitel.

1. Die Vertragstreue

In dem Maße, wie die menschlichen Beziehungen auf Verträge gestellt werden, muß sich als wichtigste soziale Tugend die zweckbedachte Vertragstreue herausbilden, die nicht zu verwechseln ist mit der schenkenden Tugend der Gemütstreue. Das gilt besonders vom Wirtschaftsleben, wo mit zunehmendem Kapitalismus zum Eckpfeiler der Geschäftssittenlehre dasjenige Verhalten wird, das wir als kaufmännische Solidität bezeichnen, eine Besonderheit des bürgerlich-kapitalistischen Wirtschaftens.

Wir werden kaum von der „Solidität" eines Bauern, von der „Solidität" eines Handwerkers reden (wir meinten denn die Art ihrer Arbeit, an die wir aber nicht denken, wenn wir von einer besonderen kaufmännischen Solidität sprechen); ebensowenig aber auch von der Solidität (oder Unsolidität) eines Freibeuters oder eines grundherrlichen Unternehmers. Erst als sich das Wirtschaften aufzulösen begann in eine Reihe von Vertragsabschlüssen, erst nachdem die wirtschaftlichen Beziehungen ihre frühere rein persönliche Färbung verloren hatten, erst nachdem Gewalt und Willkür aufgehört hatten, das Wirtschaftsleben zu beherrschen, konnte der Begriff der „Solidität" in dem hier gemeinten Sinne entstehen. Das heißt eben: eine utilitarische Moral der Vertragstreue.

Der erste, der meines Wissens diese spezifisch moderne kaufmännische Tugend mit vollem Bewußtsein lehrt, ist der genannte Alberti. „Niemals (?!) hat es", meint er, „in unserer Familie jemanden gegeben, der bei den Verträgen sein Wort gebrochen hätte ..." „Immer haben die Unsrigen bei den Vertragsabschlüssen höchste Einfachheit, höchste Wahrhaftigkeit beobachtet, und dadurch sind sie in Italien und im Auslande als Kaufleute großen Stils bekannt geworden." „Bei jedem Kauf und jedem Verkauf herrschte Einfachheit, Wahrhaftigkeit, Treue und Ehrlichkeit, sei es im Verkehr mit den Fremden, sei es in dem mit dem Freunde; mit allen seien die Geschäfte klar und bündig."[1]

Diese Grundsätze werden dann in Zukunft von jedem vertreten, der dem Geschäftsmann Lehren erteilt. In allen Kaufmannsbüchern der folgenden Jahrhunderte kehren sie fast gleichlautend wieder.

Der Stand der kaufmännischen Solidität ist nicht immer und

[1] L. B. Alberti, Libri della famiglia, 134.

nicht bei allen Völkern zu den verschiedenen Zeiten derselbe gewesen.

Interessant ist es, zu beobachten, wie die *englische* Geschäftswelt, die später als das Muster der Solidität angesehen wurde, noch im 17. Jahrhundert im Rufe einer nicht übermäßig soliden Geschäftsführung stand. Wir haben eine Reihe von Zeugnissen, die uns darüber belehren, daß damals die *Holländer* den Engländern als Vorbilder strenger Solidität vorgehalten wurden. So von Samuel Lamb in seiner Eingabe wegen Errichtung einer Bank in London (1659), in Lord Somers Tracts ed. by Walter Scott 6, 444 f. Owen Feltham in seinen Observations (1652) sagt von den Holländern: „In all their manufactures they hold a moderation and constancy, for they are as fruit from trees, the same every year that they are at first; not apples one year and crabs the next, and so forever after. In the sale of these they also are at a word: they will gain rather than exact, and have not that way whereby our citizens abuse the wise and cozen the ignorant and by their infinite over-asking for commodities proclain to the world that they would cheat all if it were in their power." Zitiert bei Duglas Campbell, The Puritan 2, 327 f. Über Fälschungen und Betrügereien „the besetting sins of English tradesmen" sind noch zu vergleichen (zit. ib.) Froude, Hist. of E. 12, 565; F. A. Inderwick, The Interregnum, 62. 79. 81. Auch was Defoe in seinem Complete English Tradesman (Ch. XX der 5. Aufl.) an faulen Praktiken der englischen Geschäftswelt aufzählt, läßt nicht gerade auf eine hochentwickelte Solidität schließen.

Im allgemeinen nehmen wir wahr, daß die Solidität mit der Ausbreitung des kapitalistischen Wesens immer größer wird. Weshalb man mit Recht darauf hingewiesen hat, daß der fortschreitende Kapitalismus aus sich selber heraus die kaufmännische Solidität erzeugt: je mehr sich alle Wirtschaftsbeziehungen auf Verträgen aufbauen, je mehr sich insbesondere die Kreditbeziehungen ausdehnen, je weiter verzweigt die Gebiete sind, über die sich die Verträge erstrecken, desto notwendiger wird eine glatte Geschäftsabwicklung, desto weniger lohnend erscheinen die kleinen Pfiffe und Kniffe, mit denen der Händler in den Anfängen des Kapitalismus sich Vorteile zu erschwindeln sucht.

Wie die Vertragstreue die kapitalistische Tugend schlechthin ist, lehrt die einfache Besinnung. Uns ist heute dieser innerlichste Zusammenhang zwischen dieser Tugend und einem besonderen Wirtschaftssystem nicht mehr bewußt. Einer früheren Zeit machte er sich greifbar und fühlbar. In einer jener poetischen Verherrlichungen des Handels, die seit der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts häufiger werden, finden sich die denkwürdigen Verse:

„Wenn Treu und Redlichkeit sonst nirgends mehr bewußt,
So findest Du sie noch in edler Wechsler Brust,
Die all ihr Glück und Heyl auf fremden Glauben bauen.“ [1]

Hier in dem Begriffe der kaufmännischen Solidität, der sich — langsam! — während der frühkapitalistischen Epoche entwickelt, haben wir die Keime vor uns einer eigenen, rein utilitarisch orientierten, kaufmännischen Berufsethik, die aus sich heraus die Vorstellungen einer kaufmännischen „Ehre“ und den Kodex der Börsenusancen erzeugt. Ihre Ausbildung geht gleichen Schrittes mit der Entstehung des abstrakten Begriffes „Kaufmann“, dem wir seit dem Ausgange des Mittelalters begegnen, wie noch zu zeigen sein wird.

Einstweilen freilich hält noch die alte gemeinethische Bindung an, die aus der Idee des (im gemeinethischen Sinne) ehrenhaften Erwerbes sich ableitet. Von ihr handelt das 6. Kapitel.

2. Die Wirtschaftlichkeit

In breiten Ausführungen hat Leon Battista Alberti das System der Wirtschaftlichkeit begründet, an dessen Grundlinien bis heute nichts geändert worden ist. Der oberste Leitsatz aller bürgerlichen Wirtschaftsführung lautet: sei sparsam! „halte haus“ mit deinem Besitze ebenso gut wie mit deinen Kräften und mit deiner Zeit. Deshalb enthält diese Mahnung schon die beiden andern Grundlehren der Wirtschaftlichkeit in sich: sei mäßig und fleißig!

Fleiß und Sparsamkeit sind die Quellen des Reichtums, hatte Alberti den Seinen verkündet und verkündeten die englischen Schriftsteller des 18. Jahrhunderts ihren Lesern: Benjamin Franklins Lebensweisheit ist in dieselben beiden Worte zusammengefaßt, die schon die bürgerlichen Mahner des Quattrocento immerfort im Munde führen: Industry and frugality: Fleiß und Mäßigkeit [2].

III. Die Erziehung zur Bürgerlichkeit

In zähem Kampfe mit den feindlichen Mächten erobert sich die bürgerliche Weltauffassung die Herrschaft über die Geister. Die Jahrhunderte, in denen dieser Kampf sich abspielt, sind

[1] Ein ungedrucktes Gedicht des Straßburger Gymnasiallehrers und Universitätsprofessors Joh. Jakob Witter, mitgeteilt von Rud. Reuss in der Elsäss. Mon.-Schr. 2 (1911), 466.

[2] Siehe die ausführliche Darstellung im 8. Kapitel meines ‚Bourgeois‘.

diejenigen des Frühkapitalismus. Aus der Verbreitung, die beispielsweise Benjamin Franklins Schriften erfuhren[1], dürfen wir den Schluß ziehen, daß gegen Ende des 18. Jahrhunderts der Sieg jener Idee wenigstens in den Kreisen der kapitalistischen Wirtschaftssubjekte vollendet war.

Der Kampf, den die bürgerlichen Ideen zu bestehen hatten, war ein Kampf gegen zwei Fronten: gegen den Traditionalismus und Schlendrian des verkommenden Handwerkertums einerseits, gegen die seigneuriale Lebensführung und den abenteuerlichen Geist der neuen, auf freibeuterischen Erwerb ausgehenden Wirtschaftssubjekte andererseits.

In unzähligen Traktaten, in Erbauungs- und Unterhaltungsschriften, in der „Hausväterliteratur" und den Kaufmannsbüchern spielt dieser Prozeß der Erziehung zur Bürgerlichkeit sich ab[2]. Alle Schriften dieser Richtung vom 15. bis zum 18. Jahrhundert sind auf einen Ton abgestimmt. Es mag genügen, wenn ich eine dieser Laienpredigten, die in besonders klassischer Form die Ideengänge der bürgerlichen Reformer wiedergibt, hier im Wortlaut hersetze. Es sind die Ermahnungen, mit denen der Vater von Robinson Crusoe seinen Sohn entläßt. „Was kannst Du", sprach er zu mir, „außer einem törichten Hang zu Abenteuern, für einen Grund haben, das väterliche Dach und den heimischen Boden zu verlassen, wo Dir alles zu statten kommt, wo Du die sichere Aussicht hast, durch Fleiß und Kenntnisse Dein Glück zu machen, ohne den Annehmlichkeiten eines bequemen und ruhigen Lebens entsagen zu müssen? Nur Ehrgeizige oder Menschen ohne alle Hoffnungen und Hilfsmittel ziehen nach Abenteuern in fremde Länder aus, um durch gewagte Unternehmungen entweder Reichtümer zu erwerben oder auf wenig betretener Bahn sich einen Namen zu machen. Dein Platz ist in der Mittelklasse oder, mit andern Worten, auf der obersten Stufe des unteren Ranges. Durch lange Erfahrung bin ich zu der Erkenntnis gelangt, daß diese Stellung die beste von allen, die reichste an menschlicher Glückseligkeit ist, geschützt von den anstrengenden Arbeiten und Leiden des gemeinen Handwerkers, frei von Hochmut und Üppigkeit, von Ehrgeiz und Neid der Großen der Welt. Du kannst leicht daraus über das Glück dieses Standes urteilen, daß Jedermann ihn beneidet. Wie

[1] ‚Bourgeois', 159 f.
[2] ‚Bourgeois', 148 ff.

oft schon haben Könige über das Elend geseufzt, das eine hohe Geburt begleitet, wie oft haben sie gewünscht, ihren Platz in dieser von beiden Extremen entfernten Mittelklasse, zwischen Hohen und Niedern, nehmen zu können! Von jeher hat sich der Weise für diesen Stand erklärt, in ihm die größte Summe des den Sterblichen beschiedenen Glücks erblickt, und den Himmel angefleht, ihn von Armut und Reichtum gleich weit entfernt zu halten."

„Der Mittelstand ist die Quelle aller Tugenden und Freuden, Friede und Überfluß sind in seinem Gefolge; Enthaltsamkeit, Mäßigkeit, Ruhe, Gesundheit, Geselligkeit, kurz jedes anständige und wünschenswerte Vergnügen sehen wir an diese Lebensweise geknüpft; auf diesem Wege fließt unser Dasein angenehm dahin, ohne Ermattung durch körperliche oder geistige Anstrengungen."

* * *

Nun müssen wir uns aber gegenwärtig halten, daß während dieser ganzen Zeit, in der der kapitalistische Geist seine, wie man es nennen kann: innere Umbildung, seine Verbürgerlichung erlebt, alle Wirtschaftssubjekte, auch die kapitalistischen, von außen her gleichsam in ihrem Verhalten bestimmt wurden durch die Anschauungen und Grundsätze außerökonomischer Mächte, die sie ebenfalls in ihre Wirtschaftsgesinnung aufnahmen und die somit einen — und zwar wesentlichen — Bestandteil des frühkapitalistischen Geistes bilden. Ob Freibeuter, ob Freihändler, wie wir den an der Vertragsidee orientierten Wirtschaftsmenschen nennen können, ob Abenteurer, ob Bürger: er fand die Richtschnur oder doch wenigstens die Begrenzung seines Handelns in den Weisungen, die ihm vor allem die Kirche gab. Diese Weisungen verdichteten sich zu dem Begriffe des „ehrenhaften Erwerbs", mit dem das folgende Kapitel sich beschäftigen soll.

Sechstes Kapitel

Die Idee des ehrenhaften Erwerbs

I. Die Bindung der Wirtschaftssubjekte durch Religion und Sitte

Auch wenn wir nicht soviel Zeugnisse besäßen für die Tatsache, daß die Wirtschaftssubjekte der frühkapitalistischen Epoche wirklich ihr Leben nach den Geboten der Religion und Sittlichkeit eingerichtet hätten, so müßten wir es schließen aus dem Umstande, daß die Zeit bis tief in das 18. Jahrhundert hinein eine fromme Zeit war[1]. Nichts scheint mir so wichtig für die Beurteilung der Unternehmerpsyche jener Jahrhunderte, als die Erkenntnis jenes Tatbestandes. Denn die Gottesfurcht, die die Christen[2] aller Konfessionen beherrschte, wurde bestimmend für die gesamte Wirtschaftsführung, die noch immer, wenn auch vielleicht nicht mehr so ausschließlich, von christlichem Geiste getragen wurde wie im Mittelalter.

Die Kaufleute und Industriellen des 18. Jahrhunderts sind noch ebenso fromm wie die des 14. und leben „in der Furcht des Herrn". Ihre Religiosität dringt bis in das Innere ihres Geschäftslebens ein. Und Wendungen wie diese, die wir in deutschen Kaufmannsbüchern finden: „Es wird vornehmlich an einem Kaufmanne ein ehrlicher und tugendhafter Wandel erfordert: unrecht Gut gedeiht nicht, da hingegen das Gut eines Frommen und Gerechten Wurzel schläget, den Gottes Segen mit sich führet und auf Kindes Kind fortgepflanzet wird" —, solche Wendungen kamen sicher aus der Tiefe einer ehrlichen Überzeugung. Sie kehren immer und immer wieder. Der Profit ist ein „Segen Gottes", wie der „Kindersegen": „von Ihm empfangen wir alles: Er ist es, der unsere Unternehmungen segnet und

[1] Vgl. auch ‚Bourgeois', 292 ff.

[2] Die Juden gehen einstweilen ihre eigenen Wege, wie ich in meinem Buche ‚Die Juden und das Wirtschaftsleben' gezeigt habe. Ihr Geist kommt aber für die frühkapitalistische Epoche noch nicht in Betracht.

gedeihen läßt", heißt es in dem Haushaltungsbuch eines französischen Tuchhändlers im 18. Jahrhundert. Und wenn derselbe Mann sein „Livre de Raison" mit den Worten eröffnet: „Im Namen des Vaters, des Sohnes und des Heiligen Geistes. Die hochheilige Dreieinigkeit sei gebenedeiet, angebetet und gelobet in alle Ewigkeit"[1] — so war's ihm ernst mit der Anrufung Gottes. Gewiß ebenso ernst wie den protestantischen Gebrüdern Schickler, den bekannten Hofbankiers, die die Geschichte ihres Handlungshauses am 16. Juli 1712 mit dem Gebete beginnen[2]: „Fangen im Nahmen der Heyligen Dreyfaltigkeit, Beyde unsern Handel an, es wolle uns der Große Gott so viel als uns nützet, durch seine Seegens Hand Bescheren, und vor allem Unrecht, auch vor allem Schaden uns gnädiglich bewahren. Amen!" Die Überantwortung des ganzen Geschäftes an Gott war noch keine leere Phrase geworden, wie in unserer Zeit, in der das rudimentäre „Mit Gott" im Anfang unserer Kontobücher wie eine Blasphemie anmutet.

In allen Wechselfällen des Wirtschaftslebens blieb das religiöse oder sittliche Gebot doch immer das oberste: von einer Herauslösung der ökonomischen Welt aus dem religiös-sittlichen Gesamtverbande war noch keine Rede. Jede einzelne Handlung ressortierte noch unmittelbar von der obersten ethischen Instanz: dem göttlichen Willen. Noch gilt nicht der Satz für die kapitalistische Welt: erlaubt ist, was ich kann; sondern umgekehrt lautet der Leitspruch auch für das wirtschaftliche Handeln: ich kann (darf) nur tun, was erlaubt ist. Noch ist das Wirtschaftssubjekt nicht im naturwissenschaftlichen Sinne an die „Gesetze" des Marktes, sondern im ethischen Sinne durch die Gesetze der Sittlichkeit „gebunden".

Dieser Auffassung entspricht die Idee des ehrenhaften Erwerbs, die noch durchaus die kapitalistischen Unternehmer während jener Epoche beherrscht. Alle kaufmännischen Lehr- und Erbauungsbücher von Alberti bis zu Franklin kommen darin überein, daß nur der auf „anständige" Weise, onestamente, honestly, erworbene Reichtum Segen bringe; alle Juristen bis

[1] Charles de Ribbe, Les familles et la société en France avant la Revolution d'après des documents originaux. 2. ed. 2 Vol. 1874. 1, 56 ff.

[2] Fr. Lenz-Otto Unholz, Die Geschichte des Bankhauses Gebr. Schickler. Festschrift 1912. S. 3.

ins 17. Jahrhundert hinein lassen nur die „mercatura honesta“ gelten.

Was verstand man unter „ehrenhaftem Erwerb“, unter mercatura honesta?

II. Die Anschauungen der Rechts- und Sittenlehrer über den erlaubten Erwerb

Wenn wir in den Schriften der Theologen und Juristen, die für das Geschäftsleben Normen aufstellen, in den Gesetzen, die zur Regelung des Verkehrs erlassen wurden, in den Lehr- und Erbauungsbüchern für Handelsbeflissene Umschau halten, so können wir ganz deutlich wahrnehmen, wie sich in den Jahrhunderten des Frühkapitalismus zwar eine langsame Umbildung der Ansichten über das, was ein gewissenhafter Geschäftsmann zu tun und zu lassen hat, vollzieht, wie aber der Geist bis in das 18. Jahrhundert hinein im wesentlichen und grundsätzlich derselbe bleibt, der die Theoretiker und Sittenlehrer des hohen und späten Mittelalters beherrscht hatte.

Vor allem bleiben die Grundgedanken dieselben: daß auch die wirtschaftliche Tätigkeit dem Ganzen zu dienen habe, und daß es in der Macht des sittlichen Menschen liege, so seine Geschäftstätigkeit einzurichten, wie es für eine harmonische Entfaltung aller Glieder des großen gesellschaftlichen Organismus dienlich sei. Was sich aus dieser Grundansicht an praktischen Verhaltungsregeln ergebe, hatten ebenfalls die Spätscholastiker im wesentlichen bereits festgelegt.

Danach ist ein Erwerb auf kapitalistischer Unterlage durchaus gestattet. Die Wucherdoktrin war schon im 15. Jahrhundert in diesem Sinne umgestaltet, so daß Kapitalgewinn erlaubt war. Ja, es läßt sich unschwer aus den Schriften der Spätscholastiker nachweisen, daß gerade die Beförderung der kapitalistischen Entwicklung ihnen am Herzen lag, und daß seit dem Spätmittelalter das Verbot des Darlehnszinses deshalb so energisch aufrechterhalten wird, um die Verwandlung von Geld in Kapital zu erleichtern[1]. Ebenso natürlich gestattete (und begünstigte zum Teil) die protestantische Lehre, namentlich in kalvinistischer Prägung, die kapitalistische Wirtschaftsweise[2].

Aber ebenso entschieden wie ausgesprochen wurde, daß der

[1] Siehe ‚Bourgeois‘ 19. Kapitel.
[2] Siehe ‚Bourgeois‘ 20. Kapitel.

Erwerb an sich erlaubt war, ebenso entschieden vertrat man den Standpunkt, daß der Erwerb bestimmte Bedingungen erfüllen müsse, um erlaubt zu sein. Verpönt war das, was ich den schrankenlosen, und das, was ich den rücksichtslosen Erwerb nenne[1]. Oder wie man es auch ausdrücken kann: der Erwerbende hatte sich Zurückhaltung aufzuerlegen sowohl in dem Ausmaße seines Erwerbsstrebens, dem Zweck seines geschäftlichen Tuns, wie in der Wahl seiner Mittel, in seinem geschäftlichen Gebahren selbst.

Nicht schrankenlos sollte der Erwerb sein, nicht in sich selber sollte er Richtung und Maß finden, sondern diese sollte er zu gewinnen trachten durch Ausrichtung auf irgendwelche sinnvollen Zwecke. Unter diesen behielt die Beschaffung des notwendigen, standesgemäßen Unterhalts noch immer einen bevorzugten Platz. Daneben wollte man, wie es auch schon S. Thomas und die Thomisten ausgesprochen hatten, sittliche, edle Ziele dem Erwerbstriebe vorstecken.

Bei Straccha heißt es: „ubi quis intendat ad lucrum non quidem ut finem ultimum laboris, sed tanquam necessarium ad sui et suae familiae sustentationem, aut tanquam honestum, etsi non semper simpliciter necessarium." P. I. n. 28 sqq.

Im Cons. theol. D. Nic. Hunnii Superint. Lubecensis, wie weit ein gottsehliger Handelsmann in Verkauff seiner Wahren mit gutem Gewissen steigern und wie viel er über seine Unkosten darauff schlagen kann, der dadurch bedeutsam ist, daß er bei Marquardus, De jure merc., Beilagen 714 ff. Aufnahme gefunden hat, lesen wir: Ein Kaufmann tut unrecht: wann er der Wahren Tax dahin richtet, das er wolle reich werden (vielmehr: „einem jeden Stand oder Menschen hat Gott eine Nahrung gestattet").

„Wir müssen uns festiglich fürnehmen, nach kainen Dingen mehr zu trachten als die notwendig und gnug seynd für uns und die Unserige. Dann um Überfluß sich zu bemühen, ist nicht vergönnet . . ." Gewissenhafter Kaufmann (1674), 47. Vgl. auch daselbst S. 243 ff. u. ö.

Dann folgt eine eingehende Untersuchung: „Frage: Wie kan man wissen, daß man gnug hat? . . . Antwort: . . . ein jeder muß sich richten nach seinem Stande." Vom rechtmäßigen Gebrauch des Reichtums: S. 188 ff. „Alsdann ist eure Liebe zu dem irdischen unmäßig, wann Ihr so unersättlich und eiffrig seyd auff den Reichtum, daß Ihr niemals vermeinet gnug zu haben . . ." S. 196. Fast wörtlich gleich: Ahasveri Fritschi, Mercator peccans (1685), 85 f.; dgl.: D. Sauterius, De officiis mercat. (1615), fol. 39 ff.

„Der Mann, dem Gott Reichtum und eine Seele verliehen hat, ihn recht zu gebrauchen, hat daran eine besondere und vorzügliche Gnadenbezeugung erhalten." Folgen Anweisungen, den Reichtum gut anzu-

[1] Siehe Archiv Bd. 29.

wenden. The Oeconomy of Human Life, Haushaltungskunst des menschlichen Lebens. 1785. Die Schrift ist ein Auszug aus Franklins Schriften. „A wise man will desire no more than what he may get justly, use soberly, distribute cheerfully, and life upon contentedly" (338).

„Geld und Güter zu sammeln, ist verständig; aber sie zweckmäßig zu gebrauchen, vernünftig. Nicht der Reichtum macht glücklich, sondern seine weise Anwendung, und was hülfe es dem Menschen, wenn er alle Güter dieser Welt gewönne und nicht — ein Biedermann (!) wäre?"

„Reichtum gibt Ansehen, gewährt Zuversicht und schafft Mittel (!) zu mancherlei nützlichen und ehrenvollen Unternehmungen . . ."

Aus Dr. Bergk, Die Kunst reich zu werden (1838); das Schriftchen ist aus Franklinschem Geiste geboren: ihr Verfasser erklärt selbst, daß seine Absicht sei, die Lehre Franklins zu verbreiten.

So grundverschieden metaphysisch orientiert diese verschiedenen Beurteiler und Ratgeber sind: darin kommen sie überein, daß der Erwerb nur erlaubt sei, wenn er sittlich einwandsfreien Zwecken diene und nicht etwa Selbstzweck sei.

III. Die Lehre vom gerechten Preise

In der Wirtschaftsethik der „Kanonisten" hatte die Idee des justum pretium[1] einen wesentlichen Bestandteil gebildet: sie war gleichsam der Eck- und Grundstein der Lehre vom gerechten und sittlich erlaubten Erwerbe gewesen. Denn offenbar bestimmte die Stellung, die das Wirtschaftssubjekt der Bildung der Preise gegenüber einnahm, sein ganzes Verhalten in der wirtschaftlichen Welt. Hier in der Auffassung vom Wesen des Preises scheiden sich die Weltanschauungen: entweder man sieht im Preise das Ergebnis „natürlicher", im Marktverkehr sich auswirkender Kräfte von Angebot und Nachfrage; oder aber man betrachtet die Preisbildung als den Ausfluß bewußt zweckmäßigen Handelns der einzelnen Kontrahenten, für das diese die sittliche Verantwortung tragen.

Im ersten Falle wird man folgerichtig es dem freien Ermessen der Vertragschließenden überlassen, die Höhe der Preise festzusetzen. Sei es weil man sie durch die im Marktverkehr wirkenden „Naturgesetze" ihrer eigenen (sittlichen) Freiheit be-

[1] Für die Dogmengeschichte der Lehre vom justum pretium ist immer noch in erster Linie auf W. Endemann, Studien 2, 29 ff., zu verweisen. Vgl. außerdem R. Zuckerkandl, Zur Theorie des Preises (1889), 34 ff., und die im Artikel ‚Preise' im HSt.[3] genannten Werke. Eine vertiefte Geschichte der Preistheorie wäre eine dankenswerte Aufgabe.

raubt erachtet; sei es weil man des Glaubens ist, daß (dank einer prästabilierten Harmonie) die völlig freie Entschließung des Individuums am ehesten zu einer allgemeinen Zweckmäßigkeit zu gelangen imstande ist.

Im andern Falle wird man das Verhalten des einzelnen mit sittlichem Maßstabe messen und es folgeweise den objektiven Normen des sittlichen Gesetzes unterwerfen.

Die scheinbare Paradoxie, die sich daraus ergibt, ist diese: daß im ersten Falle das Individuum frei schalten darf, weil es an Naturgesetze gebunden ist; im andern Falle das Verhalten des einzelnen objektiv gebunden wird, weil die Preisgestaltung als Ausfluß der sittlichen Freiheit erscheint.

Deutlich ist auch die Zusammengehörigkeit jeder dieser beiden Auffassungen mit der Gesamtansicht vom gesellschaftlichen Zusammenleben, das das eine Mal auf Satzung, das andere Mal auf Vertrag zu beruhen scheint.

Nennen wir die eine Preistheorie die ethische, die andere die naturgesetzliche, so hatte jene das europäische Mittelalter beherrscht, seit man überhaupt wieder angefangen hatte, sich mit dem Preisprobleme zu befassen. Die naturgesetzliche Auffassung, die im römischen Rechte niedergeschlagen war, hatte der ethischen völlig weichen müssen. Nun aber erleben wir das interessante Schauspiel, wie seit dem Ausgange des Mittelalters die ethische Preislehre der Scholastiker eine allmähliche Umbildung in der Richtung einer abermals naturgesetzlich-individualistischen Preislehre erfährt, die seit dem 18. Jahrhundert wiederum zur herrschenden geworden ist. Dadurch aber bekommen ebenso die theoretische Auffassung vom Sinn und Wesen des Preises als die praktischen Verhaltungsregeln der Wirtschaftsethiker gerade während des Zeitalters des Frühkapitalismus etwas schwankendes, das dieses wieder einmal als ein ausgesprochenes Übergangszeitalter kennzeichnet.

Die allmähliche Wandlung, die sich in der Preislehre während des Zeitraums etwa vom 15. bis zum Ende des 17. Jahrhunderts beobachten läßt, wird durch folgende Punkte bestimmt.

Die Scholastik, vor die Frage gestellt: welches denn nun der „gerechte" Preis sei, hatte damit geantwortet, daß sie das justum pretium dem valor gleichgesetzt hatte. Damit aber war ihre Lehre der ganz unermeßlichen Unbestimmtheit verfallen, die durch den Gebrauch des Wortes „Wert" jeder Betrachtung der Dinge mit Notwendigkeit angeheftet wird.

Ursprünglich nun hatte man den „Wert“ (valor) der Güter in ihren für die Gesamtheit der menschlichen Zwecke dienlichen Eigenschaften erblickt. Wir würden gemäß dem heutigen Sprachgebrauch sagen: man hatte ausschließlich den Gebrauchswert der Güter gekannt oder anerkannt, sich also um das quantitative Austauschverhältnis der Güter auf dem Markte nur insoweit gekümmert, als man es auf Grund des Gebrauchswertes der Güter festsetzte. Mit der fortschreitenden Entwicklung des Marktverkehrs löste sich nun aber der auf dem Markte für ein Gut bezahlte Preis in der Vorstellung immer mehr vom Gebrauchswert der Güter los und führte schließlich zur Anerkennung eines besonderen „Wertes“ der Güter: ihres Tauschwertes. Wir können ziemlich deutlich verfolgen, wie sich die Kategorie des Tauschwertes im 16. und 17. Jahrhundert allmählich herausbildet. In dem von Marx zitierten Verse Butlers aus der Mitte des 17. Jahrhunderts tritt uns (zum ersten Male?) mit aller Deutlichkeit die Auffassung entgegen: ein Ding ist soviel „wert“, als es auf dem Markte bringt[1]. Bei Petty, also am Ende des 17. Jahrhunderts, finden wir dann den Gegensatz von Gebrauchswert und Tauschwert schon klar entwickelt. Erst von diesem Augenblick an, da man als einen besonderen, vom Gebrauchswert unabhängig sich bildenden „Wert“ den Tauschwert erkannt hatte, beginnt die eigentliche „Preistheorie“ mit der kausalen Fragestellung: was bestimmt (objektiv-naturgesetzlich) die Höhe des Wertes (= Tauschwertes = Preises). Die eigentümliche Lage, in der sich die Sittenlehrer jener Jahrhunderte des Übergangs befanden, war nun die, daß sie ihre Normen für die Bemessung der Preise als Ausdruck des Gebrauchswertes der Güter in Einklang zu bringen versuchen mußten mit den Gesetzmäßigkeiten, denen die Preise auf dem Markte unterlagen als Ausdruck des Tauschwertes der Güter.

Die Folge war ein Schwanken, ein unsicheres Hin- und Hertasten, das die Preistheorien vom 15. bis zum 17. Jahrhundert durchweg kennzeichnet. Die Lehren von Nider, Straccha,

---

[1] Marx zitiert Butler: „the value of a thing, is just as much as it will bring.“ Nach Zuckerkandl (a. a. O. S. 14) lautet der Vers in den besten Ausgaben: „what is worth in any thing, But so much money as it will bring.“ Der Sinn bleibt derselbe. Sam. Butler, der Verfasser des Hudibras, eines komischen Epos, lebte von 1612 bis 1680. Hudibras erschien 1663—64.

Saravia della Calle[1], der von den Dogmenhistorikern meist nicht berücksichtigt wird, mir aber in der Geschichte der Preislehre sehr wohl eine Stelle zu verdienen scheint, von Scaccia, Hugo Grotius u. a. beherrscht dieser Widerspruch zwischen normativer und naturgesetzlicher Auffassung der Preisbildung durchaus.

Was mir nun das Praktisch-Wichtige zu sein scheint, ist dieses, daß in diesem Schwanken die normative Auffassung insofern die Oberhand behält, als immer den Vertragschließenden doch bestimmte Vorschriften bei der Preisbildung erteilt werden, daß die preisbestimmende Einwirkung des Marktes gleichsam nur als einer der Umstände in Rechnung gezogen wird, die der nach dem gerechten Preise suchende Verkäufer zu berücksichtigen hat. Die Idee des gerechten Preises beherrscht also das Wirtschaftsleben fast bis zum Ende der frühkapitalistischen Epoche.

Ein typisches Beispiel für diese Art der Preistheorie und wichtig wegen der autoritativen Bedeutung und dem Heimatlande ihres Vertreters ist diejenige des Hugo Grotius, die er im 12. Kapitel des 2. Buches seines Werkes De jure belli ac pacis entwickelt. Gr. geht von der Wert- und Preislehre des Aristoteles aus: „Mensura eius quod res quaeque valeat maxime naturalis est indigentia", nur daß die menschliche Willkür gewissen Dingen einen höheren Wert beilege als ihrer Notwendigkeit entspricht (Luxusgüter!). Der Wert der Güter wird aber nicht durch die Wertschätzung eines Menschen, sondern durch die Durchschnittsschätzung aller bestimmt. Wie es Paulus Juris consultus treffend ausdrückt: „Pretia rerum non ex affectu nec utilitate singulorum sed communiter funguntur; id est ut alibi explicat, quanti omnibus valeret."

So weit, so gut. Es handelt sich bei alledem nur um den Gebrauchswert der Güter. Nun fährt aber Gr. unmittelbar hinter den zuletzt angeführten Worten folgendermaßen fort: „Hinc (!) fit ut res tanti aestimetur, quantum pro ea communiter offerri aut dari solet"; womit er also kopfüber in die Kategorie des Tauschwertes stürzt. Dieser „Tauschwert" ist der „natürliche" („gemeine") Preis und wird gebildet — oder soll gebildet werden? — durch Anrechnung der Produktionskosten: „in communi . . . illo pretio ratio haberi solet (was doppelsinnig ist!) laborum et expensarum, quas mercatores faciunt", „er pflegt aber auch alsobald verändert zu werden durch Angebot und Nachfrage": „soletque subito quoque mutari ex copia et inopia ementium, pecuniae, mercium". Nun sollte man meinen,

[1] Saravias della Calle (3) Schriften sind zusammen mit denen von Venuti und Fabriano gedruckt in dem Compendio utilissimo di quelle cose le quali a nobili e christiani mercanti appartengono. 1561.

wäre die Theorie zu Ende. Aber nun kommt erst ihr eigentlicher Hauptinhalt: „Caeterum possunt et quaedam esse rei accidentia aestimabilia, ob quae res licite (!) supra aut infra commune pretium ematur vendaturve, puta ob damnum consequens, lucrum cessans, affectum peculiarem etc. . . . quae ipsa accidentia ei cum quo agitur indicanda sunt. Eius quoque damni aut lucri cessantis ratio haberi potest, quod ex pretio solutione dilata aut anticipata nascitur." Also: der Preis wird zwar durch Angebot und Nachfrage bestimmt; aber: der Verkäufer hat sich doch bei der Preisbemessung streng an die Vorschriften zu halten, die ihm die Sittenlehre erteilt!

Als Niederschlag dieser Theorien, wie er dann in den Handlungsbüchern jener Tage als praktische Ratschläge für angehende Kaufleute erscheint, bleiben ungefähr diese Grundgedanken übrig:

1. die Preisfestsetzung ist keineswegs eine in das Belieben des einzelnen gestellte Angelegenheit, die etwa nur im Hinblick auf möglichst hohen Gewinn zu erfolgen hat; vielmehr ist jeder Verkäufer an objektive Regeln gebunden, die ihm den „gerechten Preis" zu fordern vorschreiben;

2. im allgemeinen wird der „gerechte Preis" durch Aufwand und landesüblichen Zuschlag gebildet: Richtung weisend bleibt immer auch hier das Ziel des standesgemäßen Auskommens, der „Nahrung" des Händlers oder Produzenten; doch können Umstände eintreten, die einen höheren Preis zu nehmen gestatten: diese Umstände werden ziemlich willkürlich und nicht übereinstimmend festgestellt; nie aber soll ein „übermäßiger" Verdienst gemacht werden;

3. verpönt ist immer die Ausbeutung der Notlage des Konsumenten, Bereicherung an Armen usw.;

4. verpönt ist aber auch ganz allgemein eine Bemessung des Preises unter dem „normalen" Preise etwa im Hinblick darauf, den Konkurrenten aus dem Felde zu schlagen; ebenso aber auch eine Preiserhöhung, die dem Konkurrenten schaden könnte.

Ein paar Beispiele werden das bestätigen:

So heißt es in dem Consilium des Lübecker Superintendenten, dem Marquardus, wie wir sahen, einen Platz in seinem Kompendium des Handelsrechts eingeräumt hat: „Ein Kaufmann tut unrecht:

2. wann er seine Wahren steigert ohne Noth und erhebliche Ursachen;
3. wann er die Wahren ohne andere Ursachen allein darumb steigert dieweil sie nicht in großen Vorrath vorhanden sind und der nächste ihrer benöthigt;
4. wann man in theurer Zeit des Armen nicht verschonet, sondern ihn sowohl als den Vermögenden auff den höchsten Kauff dränget;

5. wann er allerley heimliche Griffe gebrauchet, den Leuten einen Schein für die Augen zu bringen, die unnöthige Steigerung zu verdecken."

„Hast du eine Waare allein, so kannstu wohl einen christlichen, aber keinen übermeßigen Profit drauf nehmen; hüte dich aber insonderheit, solche Waren zu übersetzen, deren das Armuth nicht entbehren kan" — Marperger, Kaufm. Magaz. p. 1033, wiederholt Beschreibung der Messen und Märkte (1711), 398. Also Regeln für große Meßherren im 18. Jahrhundert!

„So Du . . . eine Ware allein hast, kannst Du wol einen ehrlichen Profit suchen; doch also, daß es christlich sey und Dein Gewissen keinen Verlust erleide oder Du an Deiner Seele schaden nehmest." Allgemeine Schatzkammer der Kaufmannschaft 3 (1742). 1325.

„Ein Kaufmann muß sich wohl in acht nehmen, daß er mit dem Preise niemand beleidige, welches geschieht, wenn er eine Sache zu theuer verkaufet." Ludovici, Vollständiges kaufm. Syst. (1768), 183.

Die Auffassung, daß der Marktpreis dem ‚gerechten Preis' am nächsten komme, teilt Orth (Zwo Reichsmessen, 497), daß auch die Wechselpreise „billig" und „rechtmäßig" sein müssen, versteht sich für ihn von selbst. Vgl. noch den Gewissenhaften Kaufmann, 86 ff.

„Leur prix (des marchandises) veritable et intrinsèque doit s'estimer sur ce qu'elles coûtent au Marchand et sur ce qu'il est juste qu'il y gagne, en égard aux différentes dépenses où il est engagé par le Négoce qu'il en fait." Savary, Dict. de Commerce 2 (1724), 1229.

Diesen strengen Standpunkt vertritt auch durchaus Peri, obwohl er sich in erster Linie an italienische Bankiers wendet: Der Preis muß dem Werte der Ware entsprechen, dieser wird bestimmt durch größere oder geringere Nützlichkeit der Ware. Um Ungerechtigkeiten bei der Preisbildung zu vermeiden, die sich leicht ergeben, wenn die Kontrahenten nur von dem Gewinnstreben geleitet, die Preise nach ihrem Belieben festsetzen, ist die Preisbildung bestimmten Regeln unterworfen, deren P. drei unterscheidet: „per ovviar dunque alle ingiustizie e frodi, che germogliareberro dalla fregolata brama di cumular danari, e di danneggiar il prossimo, se si lasciasse in balia di chi si voglia l' impor i prezzi à suo modo alle cose venali, fù necessario assignar Regola, che constituisce l' equità ne' prezzi." Peri, Il negotiante[2] (1682), 28. Ich komme auf diese Fragen, insbesondere auf die Stellung Peris zur Preisbildung, weiter unten, wo ich die tatsächliche Preisgestaltung bespreche, noch einmal zurück.

In klassischer Form findet sich diese selbe vermittelnde Auffassung, die aber doch grundsätzlich immer noch die Preisbildung als ein sittliches Problem betrachtet, in G. Malynes, Lex mercatoria (3. ed. 1686. Ch. VI). Es gibt, meint Malynes, einen „objektiven Wert" der Dinge, dem der Preis sich annähern soll. Er kommt im Marktpreise (!) zum Ausdruck. Genaue Bestimmungen über die Höhe der

Preise zu machen, ist nicht möglich. Aber es versteht sich von selbst, daß sie ‚honest' seien. Auf alle Fälle sind drei Grundsätze beim Verkauf zu beachten:

1. der Käufer muß die Waren kennen, die er kauft;
2. der Käufer darf nicht zu bedürftig oder gezwungen sein, die Ware zu kaufen;
3. jede Überredung muß unterbleiben, die den Käufer veranlassen könnte, einen höheren Preis zu zahlen.

„Every man knoweth, that in the Buying and Selling of Commodities there is an estimation and price demanded and agreed upon between both parties, according to a certain equality in the value of things, permuted by a true reason, grounded upon the commodious use of things. So that equality is nothing élse but a mutual voluntary estimation of things made in good order and truth, wherein Inequality is not admitted or known. And the seller is to sell his Wares according to the common estimation and course, at such time as he shall think convenient, unless it is for victuals or munition, wherein necessity compelleth him to sell for the general good by the interposition of the magistrate" (p. 67).

IV. Die Verpönung der Konkurrenz

Der als letzter Punkt von mir angeführte Inhalt des Begriffes eines „gerechten Preises" steht mit einem andern Problem in so engem Zusammenhange, daß ich ihn hier erledigen will: mit dem Problem, wie sich die das Zeitalter des Frühkapitalismus beherrschenden Anschauungen zu der Gestaltung der Konkurrenz der einzelnen Wirtschaftssubjekte untereinander stellen.

Wir erinnern uns, daß mittelalterliches Recht und mittelalterliche Sitte nichts so sehr verdammten wie die Konkurrenz, die ja in der Tat allen Grundanschauungen der Zeit, allen ständischen, statischen Idealen schroff widersprach. Soweit nun diese Ideale während der frühkapitalistischen Epoche noch ihre Geltung bewahrt hatten — und wir konnten feststellen, daß dies in weitem Umfange der Fall war —, mußte auch in dieser Zeit alles, was nach zielbewußter Schädigung des Konkurrenten aussah, mußte alles Unterbieten im Preise, mußten alle Methoden der Kundenabtreibung und des Kundenfangs strengstens verpönt bleiben. Und wir besitzen eine Menge Zeugnisse, daß in der Tat diese Anschauungen noch immer die Rechts- und Sittenbücher beherrschten.

Wo noch zunftmäßige Ordnungen bestanden, wie auf dem Gebiete des Handwerks und des Detailhandels, was ja in weitem Umfange noch der Fall war, verstand sich das Verbot der

Konkurrenz von selbst; es erstreckte sich dann wohl auch auf diejenigen Kreise, die längst aufgehört hatten, eigentliches Handwerk zu sein.

So heißt es in der „Mayntzischen Policey Ordnung“ (18. Jahrh.), „daß niemand den andern vom Kauff abtreiben oder mit höherem Bieten demselben eine Ware verteuern soll, bey Verlust der gekauften Ware; niemand (sollte) sich in des andern Handel eindrängen oder seinen eigenen so stark führen, daß andere Bürger darüber zu Grunde gehen“. Die Sächsischen Kramer-Ordnungen von 1672, 1682, 1692 bestimmen in Art. 18: „Soll kein Cramer dem andern seine Kaufleute von seinen Buden oder Cram Laden abruffen noch mit Wincken oder andern Geberden und Zeichen vom Kauf abhalten weniger die Kaufleute für eines andern Buden oder Gewölben mahnen, ob sie ihm gleich mit Schulden verhafftet seyn.“

Eine Pariser Ordonnanz des Jahres 1761 verbietet auf das strengste ganz allgemein allen en gros- und en détail-Kaufleuten in Paris und seinen Vororten, „daß einer hinter dem andern herlaufe“, um seinen Waren Absatz zu verschaffen; insbesondere aber Zettel zu verteilen, um darauf auf seine Waren hinzuweisen. Die Begründung dieser Verordnung ist bezeichnend für den Geist, der damals noch die maßgebenden Kreise beherrschte. Es heißt da: „Quelques marchands de cette ville — Paris — ont affecté depuis quelque temps de faire répandre dans le public des billets en leur nom, pour annoncer la vente de leurs étoffes et autres marchandises, à un prix qu'ils exposent être inférieur à celui que les dites marchandises ont coutume d'être vendues par les autres marchands: qu'une pareille contrevention qui est presque toujours la dernière ressource d'un négociant infidèle, ne peut être trop sévèrement reprimée.“ Die Ord. befindet sich im Ms. im Arch. Nat. Nr. 802 und ist mitgeteilt von G. Martin, La grande industrie sous Louis XV (1900), 247 f.

Dieselben Anschauungen finden wir dann aber auch in den für alle Kreise der Geschäftswelt und wohl eher für die kapitalistischen als für die handwerkerlichen bestimmten Handlungs- und Kaufmannsbüchern der Zeit verbreitet.

„Wende keinem seine Kunden ab, dann was du nicht wilt, daß man dir thun soll, das thu einem andern auch nicht.“ Marperger, Kaufmännisches Magazin, 1033; Messen und Märkte (1711), 398. Fast wörtlich wiederholt in der Allgemeinen Schatzkammer der Kaufmannschaft 3, 1325.

„Ein Kaufmann muß seine Waren nicht verschleudern, das ist sie unter dem gewöhnlichen Preise, ja wohl gar unter dem Preise des Einkaufs oder was sie ihn selbst gekostet, hingeben.“

Solches geschieht wohl — z. B. aus „Professionsneid“ —, „damit er alle Käufer an sich ziehen möge“ und „also seinem Nebenbürger, aber auch zugleich sich selbst zum Schaden verkaufet, inmaßen solches keinen Segen bringt“.

Auch große Kapitalisten wenden das Verfahren gegen Anfänger an. Schädigts sie auch nicht: „so lauft es doch wider die Liebe des Nächsten." Ludovici, Vollständ. kaufm. System (1768) § 183.

„Unter die unerlaubten Hülfsmittel des Verkaufs (gehöret), wenn ein Kaufmann dem andern die Käufer abspänstig machet und dadurch den Vertrieb seines Warenlagers zu befördern suchet. Solche Abspänstigmachung geschieht auf mehr denn eine Art, z. B. a) durch die Verschleuderung der Waren; b) durch das sog. Abrufen, wenn einer von denen, die einerley Waren führen und in der Nachbarschaft stehen, aus Neid und Gewinnsucht die Vorbeygehenden, die etwas zu kaufen Willens sind, nicht zu dem andern gehen läßt, sondern sie entweder, daß sie vor dieses Gewölb und Bude kommen, oder wenn sie schon davorstehen, anrufet, oder durch andere Kunststücke von diesem ab- und an sich ziehet." Ebenda § 195.

Die Konkurrenz wird nicht minder verpönt von den Lehrern der *englischen* Kaufmannschaft noch im 17. und 18. Jahrhundert.

„The striving of making Commodities and to undersell one another, are dangerous and prejudicial to both parties; for by their contention they hinder each other; and bring commodities to be less esteemed." G. Malynes, Lex mercatoria, 3. ed. 1686, p. 161/62.

Unterbieten im Preise (to undersell) und gar darauf hinweisen als auf ein besonderes Verdienst, galt in anständigen Kaufmannskreisen als der Gipfel der Schamlosigkeit, selbst noch in dem England des 18. Jahrhunderts. In der 5. Auflage des Complete English Tradesman (1745) findet sich eine Anmerkung der Herausgeber folgenden Inhalts (2, 163): „Seit unser Autor schrieb (De Foe starb 1731), ist die Unsitte des Unterbietens so schamlos entwickelt (this underselling practice is grown to such a shameful height), daß gewisse Leute öffentlich bekannt machen: daß sie ihre Waren billiger als die übrige Kaufmannschaft abgeben (that particuliar persons publickly advertise that they undersell the rest of the trade)." Und gleich dabei die aus der herrschenden Wirtschaftsgesinnung folgerichtig sich ergebende Erklärung für die Entrüstung, mit der auf die genannte Unsitte hingewiesen wird: Wir haben Händler gekannt, die ihre Waren zu Preisen ausbieten, bei denen ein solider Kaufmann nicht bestehen kann (we have had grocers advertising their under-selling one another, at a rate a fair trader cannot sell for and live): das alte Nahrungsideal! Das übliche Auskommen fest gegeben; das Ausmaß des Absatzes fest gegeben: also dürfen die Preise, zu denen die einzelnen Waren verkauft werden, nicht unter eine bestimmte Mindesthöhe sinken.

Ja, selbst die bloße Geschäftsanzeige hatte noch im 18. Jahrhundert gegen den Widerstand der öffentlichen Meinung, gegen die kaufmännischen Anschauungen von Schicklichkeit und Anstand anzukämpfen.

Um die Mitte des 18. Jahrhunderts schreibt Postlethwayt in seinem Dict. of Comm. (1, 22 f.): Das Annoncieren in den Zeitungen

sei jetzt mehr in Aufnahme gekommen. Noch vor wenigen Jahren (a few years since) hätten Geschäftsleute von Ansehen es für gemein und schimpflich (mean and disgraceful) erachtet, sich mittels einer öffentlichen Anzeige an das Publikum zu wenden; jetzt (1751) sei es anders geworden; jetzt hielten selbst sehr kreditwürdige Personen die Zeitungsannonce für die einfachste und billigste Methode, dem ganzen Lande zur Kenntnis zu bringen, was sie etwa anzubieten hätten.

Wir werden noch feststellen können, wie langsam in der Tat sich die Sitte der Geschäftsanzeige einbürgert.

Die Geschäftsmoral gebot vielmehr mit aller Entschiedenheit, ruhig in seinem Laden der Kundschaft zu harren, die aller Voraussicht nach sich einstellen mußte. So schließt Defoe (also noch im 18. Jahrhundert) seinen Sermon: „and then with God's blessing and his own care, he may expect his share of trade with his neighbours."

Und der Meßbesucher (im 18. Jahrhundert) „wartet Tag und Nacht seines Gewölbs wol ab". (Allgemeine Schatzkammer.)

Das ist durchaus „statisch", wenn man will: auch handwerksmäßig gedacht. Diese wohlgefügte Ordnung wollten die Lehrmeister der Kaufmannschaft also noch im 18. Jahrhundert.

Daß sich schon frühzeitig Ansätze zur Lockerung der alten sittlichen Bande, die den ehrbaren Kaufmann umschlossen, bemerkbar machen, ist bekannt und fast möchte ich sagen selbstverständlich. Namentlich gehen von der Börse die neuen Anschauungen aus. Aber welche sittlichen Hemmungen selbst der Börsenverkehr zu überwinden hatte, vermögen wir zu erkennen, wenn wir seine Anfänge verfolgen. So lesen wir z. B., wie der Augsburger Kaufmann Neidhart, der Geld- und Wechselarbitrage, ein damals besonders beliebtes Spekulationsgeschäft, an den Börsen von Lyon und Antwerpen betrieb, doch sich gegen künstliche Beeinflussung des Marktes wendet, weil es im Grunde „eine ungöttliche Handlung, dadurch vermögende Leute verderben müssen, also, daß ich bedacht bin, wenn diese Handlung zu Ende geht, mich in dergleichen nicht weiter einzulassen, weil es cargo conscientiae ist"[1].

Daß die Abneigung gegen die „Agioteure" namentlich in Frankreich das ganze 18. Jahrhundert hindurch anhielt, ist bekannt. Der jüngere Savary nennt sie „des pestes publiques"[2],

[1] Ehrenberg, Zeitalter der Fugger 1, 222.
[2] Dict. de Comm. 1, 47.

Mercier[1]: „des hommes qui travaillent contre leurs concitoyens et qui n'en éprouvent aucun remord". Wir stellen hier die letzten Äußerungen dieses im Grunde mittelalterlichen Geistes fest, der nicht anerkennen will, daß man berechtigt sei, sich zu bereichern, wenn andere darunter leiden.

Nun müssen wir uns aber noch dieses zum Bewußtsein bringen, daß die Gegnerschaft gegen das Niederkonkurrieren, die zunächst aus der altüberkommenen Tradition der christlichen Wirtschaftsethik sich ableitet, während des frühkapitalistischen Zeitalters Unterstützung fand in gewissen Grundanschauungen der merkantilistischen Politik. Da dieser, wie wir wissen, nichts so sehr am Herzen lag als die Vermehrung der Bevölkerung, so ist es begreiflich, daß sie allen Bestrebungen mißtrauisch gegenüberstand, die darauf hinausliefen, Menschen ihres Erwerbes zu berauben. Von der „Kompensationstheorie" wußte sie ja noch nichts. Sie sah nur, daß ein Geschäft ruiniert wurde und sein Inhaber samt seiner Familie womöglich der Armenpflege anheimfiel, wenn sein Konkurrent ihm rücksichtslos zu Leibe ging: darum wollte man der schrankenlosen Konkurrenz Fesseln anlegen. Deshalb beobachtete man insbesondere auch die kommerziellen und technischen Umwälzungen, die sich als ein Ergebnis der freien Konkurrenz herausstellten, mit Mißtrauen und versuchte auch hier, dem unbedachten Erwerbsstreben einen Dämpfer aufzusetzen.

Von diesem Gesichtspunkt aus vermögen wir die Stellung richtig einzuschätzen, die Gesetzgeber, Theoretiker, Staatsmänner den technischen Fortschritten gegenüber einnahmen, denen sie wohl weniger aus humanitären oder ästhetischen, als vielmehr aus staatserhaltenden Gründen vielfach ablehnend gegenüberstehen.

Wir haben eine Menge von Zeugnissen, aus denen mit voller Deutlichkeit hervorgeht, daß man namentlich gegen die Einführung „arbeitsparender" Maschinen eine große Abneigung hatte. Ich führe ein paar besonders lehrreiche Fälle an, in denen diese Abneigung zutage tritt.

Gesetze gegen die Einführung von Maschinen:

6 Ed. VI c. 22 verbietet die Anwendung der zum Glätten und Noppen des Tuches verwandten Rauhmaschinen — da die rechte

[1] Tableau de Paris 9, 319 ff.

Tuchmacherei dadurch arg geschädigt und das Tuch in betrügerischer Weise hergestellt werden würde. (Hier waltet also eine mehr produktionstechnische Erwägung vor.)

Im zweiten Jahr der Elisabeth (von *England*) unterbreitet ein venetianer „Erfinder" (eine jener typischen Erscheinungen, die wir bereits kennen gelernt haben) dem Vorstand der Tuchmacherzunft (in der aber schon damals im wesentlichen kapitalistische Verleger saßen) eine arbeitsparende Maschine zum Walken breiter Tuche. Nach reiflicher Überlegung kommt der Vorstand zu einem ablehnenden Bescheide: die Maschine würde zahlreiche Arbeiter brotlos machen. „It wolde be a grete decay unto the companye, whereupon the Mr. and Wardens gave the said stranger grete thanks and also XX s in money towards his charge and so parted . . ." Clothworkers Court Book Jane 21. 2 Elizabeth, bei Unwin, Ind. organ. (1904), 117.

Karl I. bestätigt die Verordnungen 5 und 6 Ed. VI gegen den Gebrauch von Gig or Mosing Mills. Proclam. vom 16. April 1633.

James verbietet den Gebrauch der Nadelmaschine usw., dgl. brass buckles statt iron buckles.

Bis 1684 war in *Frankreich* der Strumpfwirkerstuhl verboten (auch in bereits kapitalistisch organisierten Gewerben), vorwiegend weil man fürchtete, er könne den armen Leuten den Verdienst schmälern. „Les métiers ont été longtemps défendus dans le royaume, parce que les bas s'y faisaient avec plus de diligence et de finesse et qu'on craignait qu'ils ne détruisissent le tricot qui fait subsister quantité de pauvre gens . . ." sagte 1697 der Intendant von Bourges, bei Levasseur. Hist. 2, 257. Vgl. auch das 30. Kapitel des 1. Bandes.

Ansichten repräsentativer Zeitgenossen über den volkswirtschaftlichen Wert technischer Fortschritte:

Selbst ein berufsmäßiger Projektenmacher und Erfinder wie Joh. Joach. Becher meint: „Wiewohl ich nicht raten will instrumenta zu erfinden, um die Menschen zu ersparen, oder ihnen ihre Nahrung zu verkürzen, so will ich doch nicht abraten, instrumenta zu practiciren, welche vorteilhaft und nützlich seyn — zumahlen an solchen Örtern, wo viel Arbeit ist und wo man des Handwerks-Volck nicht wohl haben kann." Joh. Joach. Becher, Närrische Weisheit (1686), 15.

Colbert erblickte in dem Erfinder arbeitsparender Maschinen einen „Feind der Arbeit".

Friedrich M. erklärt: „sodann ist es auch gar nicht meine Intention, daß die Spinnmaschine allgemein werde . . . Es würde sonst eine sehr große Menge Menschen, die bisher vom Spinnen sich ernährt haben, außer Brot gesetzt werden; das kann unmöglich angehen." Nach Carl Ergang, Untersuchungen zum Maschinenproblem in der VW.-Lehre (1911), 4 f. 10.

Montesquieu hielt den Gebrauch der Maschinen, selbst den der Wassermühlen, nicht ohne weiteres für einen Segen: „Ces machines, dont l'objet est d'abréger l'art, ne sont pas toujours utiles.

Si un ouvrage est à un prix médiocre, et qui convienne également à celui qui l'achete et à l'ouvrier qui l'a fait; les machines qui en simplifieroient la manufacture, c'est-à-dire, qui diminueroient le nombre des ouvriers, seraient pernicieuses; et si les moulins à eau n'étoient pas partout établis, je ne les croirois pas aussi utiles, qu'on le dit; parce qu'ils ont fait reposer une infinité de bras, qu'ils ont privé bien des gens de l'usage des eaux, et ont fait perdre la fécondité à beaucoup de terres." Montesquieu, Esprit de Lois Liv. XXIII, Ch. XV.

Selbst ein so waschechter Business-man wie Postlethwayt spricht sich doch noch sehr zurückhaltend gegenüber neuen Erfindungen aus. Arbeitsparende Maschinen seien in Staaten ohne auswärtigen Handel auf alle Fälle verderblich; selbst Handelsstaaten dürften nur bestimmte Maschinen zulassen und sollten alle verbieten, die Güter für den Inlandskonsum erzeugten: „Was wir an Schnelligkeit in der Ausführung gewinnen, verlieren wir an Kraft" (what we gain in expedition, we lose in strength). Dict. of Comm. 2^2 (1758), 14.

Wie man aber verhüten wollte, daß durch die Einführung arbeitsparender Maschinen Menschen brotlos würden, so zeigte man sich auch Umwälzungen in der kaufmännischen Organisation abgeneigt, die darauf hinausliefen, mit weniger Wirtschaftssubjekten denselben produktiven Erfolg zu erzielen. Man zeigte sich solchen Neuerungen abgeneigt, selbst auf die Gefahr hin, daß man durch ihre Ablehnung einiger ökonomischer Vorteile, wie etwa Verbilligung der Preise, verlustig ginge. Auch hier richtet sich vor der freien Willkür des Individuums die Schranke der schützenden Sittenordnung auf: die maßgebenden Stimmen verurteilten das rücksichtslose Draufgehen des nur auf seinen Vorteil bedachten Unternehmers[1].

[1] Siehe die besonders lehrreichen Ausführungen bei Defoe, Compl. Engl. Tradesman. 5. ed. 2, 151 ff., die ich in der Übersetzung im ‚Bourgeois', 206 ff., mitgeteilt habe.

Siebentes Kapitel

Der Geschäftsstil

Alle in den vorhergehenden Kapiteln geschilderten Tendenzen, die den frühkapitalistischen Geist zu bestimmen trachteten, führen als gemeinsame Wirkung einen bestimmten Geschäftsstil herbei, den wir trotz mannigfacher Abweichungen im einzelnen doch als den allgemeinen Geschäftsstil der frühkapitalistischen Epoche bezeichnen können. Er ist also ebensowohl das Ergebnis der Ermahnungen der Sittenlehrer, wie der Ausdruck der natürlichen Geistesverfassung, in der sich die Wirtschaftssubjekte befanden. Die folgende Schilderung bezieht sich nur auf die schon in den Nexus der kapitalistischen Wirtschaft einbezogenen Unternehmer. Daß daneben die alten, von unvermindert mittelalterlicher Wirtschaftsgesinnung beherrschten, Kreise der handwerksmäßigen Existenzen weiter bestanden, wurde schon gesagt und ist ja bekannt. Welchen Größenanteil die verschiedenen Wirtschaftssysteme und somit auch die vorkapitalistische und die (früh-) kapitalistische Wirtschaftsgesinnung an dem Gesamtgeiste der Völker hatten, ergibt sich aus den später zu machenden Feststellungen.

Wollen wir die Geschäftsführung der frühkapitalistischen Wirtschaftssubjekte in einem Satze kennzeichnen, so können wir es negativ ausdrücken, indem wir sagen: das Gewinnstreben und infolgedessen der Erwerbsgeist waren noch ebensowenig zu vollkommener Reife gelangt wie der ökonomische Rationalismus; beide waren noch im Puppenstande; sie hatten noch nicht die Vorherrschaft, geschweige denn die Alleinherrschaft im Wirtschaftsleben angetreten. Dadurch behält dieses selbst dort, wo es schon grundsätzlich auf den Erwerb ausgerichtet, das heißt kapitalistisch organisiert war, etwas Schwerfälliges, Langsames, Schleppendes; die Männer aber, die an der Spitze der Geschäfte stehen, sind ein bequemes, geruhsames, gemessenes Geschlecht: steif und mit fast übertriebener Haltung.

Diesen Eindruck erwecken uns zunächst alle Schilderungen frühkapitalistischer Wirtschaftszustände, die wir ja erst im

weiteren Verlauf dieser Darstellung zu einem Gesamtbilde vereinigen werden. Aber hier möchte ich doch ein paar Zeugnisse von Zeitgenossen anführen, die jenen Eindruck eines noch schwerfällig funktionierenden Erwerbsapparates unmittelbar in uns hervorrufen.

Wir erinnern uns zunächst der Tatsache, daß ein recht erheblicher Teil der kapitalistischen Unternehmen von adligen Grundherren ins Leben gerufen wurde. In diesen herrschte gar nicht selten auch noch der alte feudale Geist des Machtreichtums und der grundherrlichen Selbstgenügsamkeit lange Zeit hindurch weiter vor. Diese Unternehmungen stehen noch halb im Banne des Bedarfsdeckungsprinzips. Namentlich werden sie dadurch in diesem Banne festgehalten, daß sie großenteils eben nur die Ausnutzung der dem Grundherrn gehörigen produktiven Kräfte bezwecken: durch deren Begrenzung wird auch das Erwerbsstreben eingeengt. Dieser Umstand wurde von fortschrittsfreudigen Leuten deutlich als Hemmung einer freien, kapitalistischen Entwicklung erkannt, wenn man z. B. von den schlesischen Gruben im Anfang des 19. Jahrhunderts feststellte[1]: „Der Grundherr ist hier Eigentümer der Eisenerze und verhüttet jährlich nur so viel, als bei jenen Holzvorräten möglich ist, die für ihn auf anderem Wege nicht verwertbar sind."

Ganz ähnliche Urteile vernehmen wir über den Geist der Wirtschaftsführung in vielen Unternehmungen böhmischer Adliger. „Den meisten dieser Adelsgründungen fehlte es an der erforderlichen inneren Triebkraft."[2]

Aber dieser alte Geist der Nahrung beschränkte sich keineswegs auf die grundherrlichen Unternehmungen: auch unter den Bürgerlichen gab es immer nur wenige, die wirklich mit Leib und Seele dem Erwerbe nachgingen, die von jenem Unternehmungsgeist erfüllt waren, den die Vertreter der fortschrittlichen Regierungen gern in ihnen gesehen hätten. Daher immer wieder die Klagen über mangelnde Unternehmungslust in den Kreisen der Kaufleute, der Industriellen, der reichen Leute. Wir haben schon einige davon kennen gelernt. Man begegnet aber solchen Klagen häufig.

---

[1] Peter Mischler, Das deutsche Eisenhüttengewerbe 1 (1852), 201 f.

[2] Tr. Geering, Entwicklung des Zeugdrucks im Abendlande seit dem 17. Jahrhundert, in der Vierteljahrsschrift für Soz.- und WG. 1, 409 f.

Als eines der Hindernisse, weshalb sich die öffentlichen Banken so langsam verbreiten, führt Marperger an: „Die übel eingerissene Meynung, man sollte keine Neuerung auffkommen lassen, die Alten wären auch keine Narren gewesen . . .“ Marperger, Beschr. d. B. (1717), 111.

„Zwar muß heutigen Tages den meisten alle Neuerung und wenn es auch das beste wäre, odiosa heißen.“ Ib. 124/5.

So klagt der österreichische Kommerz-Konseß (1760er Jahre), daß „der Fabrikationsgeist noch bey denen wenigsten, die Gott mit Mitteln gesegnet, sich eingepflanzet befinde, da sie sich immer das Schröckbild des gewissen Verderbens vor Augen stellen und daher weith lieber von dem beziehenden geringen interesse sich kümmerlich durchzubringen suchen, als daß sie ihr Einkommen durch industrie und spekulation zu vermehren trachten.“ Bei Helene Deutsch, Die Entwicklung der Seidenindustrie in Österreich (1909), 75.

Aber bedeutsamer, weil zuverlässiger als diese persönlichen Urteile Außenstehender, sind die Zeugnisse[1], die wir in den Taten, in dem Gehaben der frühkapitalistischen Wirtschaftssubjekte selbst besitzen, in ihrem Lebenszuschnitt, ihrer Geschäftspraxis selbst: aus ihnen spricht aber derselbe Geist geruhsamer Beschaulichkeit, halb entwickelten Erwerbssinnes, halb traditionalistischer Geschäftsführung — alles inmitten einer schon grundsätzlich auf die Gewinnerzielung ausgerichteten Wirtschaft. Übergangszustände immer wieder und darum so besonders reizvoll und lehrreich.

Ich stelle im folgenden die wichtigsten Anzeichen jenes besonderen Geistes, den ich eben zu umschreiben versuchte, zusammen.

Da begegnen wir zunächst und vor allem der Tatsache, daß dem typischen kapitalistischen Unternehmer, er mochte angehören welcher Nationalität er wollte, als höchstes Lebensziel vorschwebte:

---

[1] Auch Aussprüche von Unternehmern selbst können als Beweismaterial dienen. Nur sind sie zu selten, um aus ihnen Schlüsse auf typische Geistesverfassungen zu ziehen. Immerhin verdient es z. B. Beachtung, wenn ein Medici (!) im 15. Jahrhundert beim Abschluß eines Gesellschaftsvertrags darauf hinweist: sein Streben sei mehr, die Stellung seines Hauses zu erhalten, als durch gewagte Spekulationen sich zu bereichern: „nostra intenzione è traffichare per conservare quanto abiamo di substanzie, credito e honore più tosto che volere pericolosamente cerchare d'arichire più.“ H. Sieveking, Die Handlungsbücher der Medici (1905), 50.

1. Das Rentnerideal

Es war wohl die allgemeine Gepflogenheit, daß Leute, die sich in Handel und Produktion ein — bescheidenes — Vermögen erworben hatten, sich in noch guten Jahren zur Ruhe setzten und wenn irgendmöglich ein Landgut kauften, um auf ihm ihren Lebensnachmittag in beschaulicher Ruhe zu verbringen. Jacob Fugger, dessen Ausspruch: „er wollte gewinnen, dieweil er könnte" ich selbst als typisch-charakteristisch für eine vollendet-kapitalistische Wirtschaftsgesinnung (was er sicher auch ist) meiner Darstellung der Genesis des modernen Kapitalismus in der ersten Auflage als Motto vorgesetzt habe, ist seiner Zeit sicherlich vorausgeeilt. Wie ihn denn ja auch Anton Fugger als einen sonderbaren Kauz mit dieser Auffassung kennzeichnen will. Er war nicht „normal". Das waren vielmehr diejenigen, die im Rucksack ihrer Lebensanschauung von vornherein das Rentnerideal mitgebracht hatten.

Durch alle italienischen Kaufmannsbücher der Renaissance geht schon das Sehnen nach einem ruhigen Leben in der Villa; denselben Zug, die Geschäftsleute zu feudalisieren oder sie in Rentner zu verwandeln, treffen wir unverändert an noch in den Gewohnheiten der französischen, deutschen, holländischen, englischen Kaufleute im 18. Jahrhundert. Das Rentnerideal erscheint uns also hier als ein gemeinsames Merkmal frühkapitalistischer Wirtschaftsgesinnung.

Wie durchaus das Rentnerideal die *englische* Geschäftswelt staatskirchlicher oder non-conformistischer Observanz noch in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts beherrschte, dafür bringt uns wieder Defoe, der eifrige Dissenter, den Beweis bei durch seine Betrachtungen, mit denen er die offenbar allgemeine Gepflogenheit der englischen Kaufleute, sich beizeiten zurückzuziehen, begleitet. Er meint: wer sich 20 000 £ erworben habe, für den sei es wohl an der Zeit, das Geschäft aufzugeben. Mit diesem Gelde könne er sich schon ein ganz hübsches Gut kaufen, und damit trete er in die Gentry ein. Er gibt diesem neugebackenen Gentleman nun folgende Lehren auf den Weg: 1. er soll sein haushälterisches Leben auch in Zukunft weiterführen: von den 1000 £ Rente soll er höchstens 500 verzehren und mit dem Ersparten seinen Besitz vergrößern; 2. soll er sich nicht in Spekulationen einlassen und nicht an Gründungen beteiligen: er habe sich doch zurückgezogen, um das zu genießen, was er erworben: warum es da in gewagten Unternehmungen aufs Spiel setzen? Welcher andere Grund als reine Habsucht kann solch einen Mann überhaupt veranlassen, sich in neue Abenteuer zu stürzen? So einer hat nichts anderes zu tun, als sich ruhig zu verhalten, nachdem er in solche Lebenslage gekommen ist (such an one has nothing to do but to be

quiet, when he is arrived at this situation in life). Vorher mußte er allerdings, um sein Vermögen zu erwerben, fleißig und tätig sein: jetzt hat er aber nichts zu tun als den Entschluß zu fassen, faul und untätig zu sein. Staatsrenten und Landbesitz sind die einzig richtige Anlage für seine Ersparnisse.

Von *Deutschlands* erstem Handelsplatz berichtet ein guter Beobachter: „Der edle Handlungsgeist ist dem Hamburger eigen . . . Er wird in der Handlung gebohren und erzogen: ist dieselbe nicht groß, so ist es doch etwas; selbst die Söhne der Gelehrten hören und sehen von Kindesbeinen an nichts anderes als: erwerben durch gerechte Mittel . . . Ich muß der Totalität zugleich nachrühmen, daß sie die wucherlichen Kunstgriffe der Juden sehr verabscheuen, daß ein großer Theil, der von seinen Renten lebt und sich mit dem Handel nicht befassen will, lieber in seiner Ringmauer mit zwey und ein halb Prozent Verzinsung zufrieden ist als daß er ein hohes Interesse außer derselben oder durch Pfänder und andere Schliche erlange. Ob der Grund hiervon die Genügsamkeit oder ein Mißtrauen gegen Fremde seye, stelle ich dahin.“ [1]

2. Die Zeiteinteilung

Wie man das Leben nicht ganz dem Erwerbe widmen wollte, so auch nicht den Tag, die Woche, das Jahr. Den Tag über arbeitete man eine für unsere Begriffe geringfügige Anzahl Stunden. In Frankreich, klagte ein „patriotischer Kaufmann“ im 18. Jahrhundert[2], arbeite man nur zwei Stunden am Tage. Das mag übertrieben gewesen sein. Aber selbst der Typus des arbeitsamen Geschäftsmannes in frühkapitalistischer Zeit: Benjamin Franklin, der Vater des Wortes: „Zeit ist Geld“, belegt seinen Tag, den er Stunde für Stunde genau einteilt, doch nur mit sechs Stunden Arbeit. Reste dieser alten Tageseinteilung haben bis in unsere Zeit hineingereicht. In gewissem Sinne kämpft das alte England noch für diese Art der Zeiteinteilung. Auch wo es sich um die Woche handelt: der englische Samstag und Sonntag sind Überbleibsel des frühkapitalistischen Geschäftsstils. Nur daß dieser in viel ausgiebigerer Weise geschäftsfreie Zeit ansetzte. So gab es vielfach sogar eine geschäftsfreie Jahreszeit. Die winterliche Behinderung der Schiffahrt brachte diese von selbst in allem Seeverkehr mit sich, der monatelang ruhte. Umgekehrt sperrten zum Beispiel die Bozener Großhändler den ganzen Sommer über ihre Geschäfte zu und lebten in der Sommerfrische in Ober-Bozen.

---

[1] Chr. Ludw. von Griesheim, Die Stadt Hamburg. 2. Aufl. 1760. § 27.

[2] Le négociant patriote (1779), 13.

Als ein Kuriosum, das doch aber auch eine gewisse symptomatische Bedeutung hat, mag noch angeführt werden, daß der Verfasser eines italienischen Kaufmannsbuches im 16. Jahrhundert für die Handelswelt ein Sabbatjahr forderte. Je das siebente Jahr müsse der Kaufmann von seinen Geschäften ausruhen und feiern[1]. (Die Muße soll er dann zum Abschließen seiner Bücher verwenden!)

3. Der Geschäftsgrundsatz: kleiner Umsatz, hoher Nutzen

Während heute alles Sinnen und Trachten des Geschäftsmannes darauf gerichtet ist, den Aufschlag auf die Ware so gering wie möglich zu machen und zu diesem Behufe sowie zu dem Zwecke, trotz verringertem Verdienst am Einzelstück möglichst viel zu verdienen, den Umsatz nach Möglichkeit auszuweiten, entsprach es der völlig entgegengesetzten Orientierung des frühkapitalistischen Unternehmers, umgekehrt den Verdienst am einzelnen Stück nach Möglichkeit zu steigern, dafür aber wenig umzusetzen. Das waren die Geschäftsgrundsätze nicht nur etwa der kleinen, halb handwerksmäßigen Existenzen, nein, selbst der ganz großen Erwerbsgesellschaften. So bestrebt sich die Calwer Zeughandlungskompagnie alle Zeit hindurch, die Produktion der Zeugmacher einzuengen[2]. So war es der Grundsatz der holländisch-ostindischen Kompagnie: „kleine Geschäfte mit großem Nutzen" zu treiben. Daher ihre Politik: die Gewürzbäume auszurotten; reichliche Ernten zu verbrennen usw. Dieses tat man auch deshalb, um den schädlichen Genuß der Kolonialwaren nicht den Armen zuteil werden zu lassen.

Es war im wesentlichen ein Absatz an die Reichen, den man im Auge hatte, und der ist immer bequemer als ein Absatz an die große Masse[3]. Ein Spiegelbild dieser Auffassung war die Theorie der ökonomischen Schriftsteller, die überall während des ganzen 17. und 18. Jahrhunderts Verteidiger hoher Preise waren.

---

[1] Cotrugli, Della mercatura e del mercante perfetto 1573; zit. bei Sieveking, Aus venetian. Handlungsbüchern: Schmollers Jahrb. 25, 1511.

[2] W. Troeltsch, Calw. Zeughandlungskompagnie, 102—108.

[3] G. Smith, Diss. de privilegiis societatis Indiae orientalis (1786), 16; zit. bei Laspeyres, Geschichte der volksw. Anschauungen der Niederländer, 91. Vgl. B. Hagedorn, Betriebsformen und Einrichtungen des Emdener Seehandelsverkehrs, in den Hans. Gesch.-Bl. 37, 228, der für das von ihm behandelte Wirtschaftsgebiet zu denselben Ergebnissen kommt.

Ein besonders entschiedener Vertreter dieses Standpunktes ist der Verfasser der Lex mercatoria, in der wir ja immer den Niederschlag des *englischen* Geschäftsgeistes im 17. Jahrhundert zu erblicken haben. Er rät seinen kaufmännischen Lesern mit Entschiedenheit ab, billige Preise zu fordern in dem Wahne, damit die Entwicklung des Handels zu fördern: das Gegenteil sei richtig:

„Strive not to undersel others, to the hurt of the Commonwealth, under colour to increase trade: for trade does not increase when commodities are good cheap, because the cheapness proceeds of the small request, and scarsity of money, which maketh things cheap. So that the contrary augmenteth trade, when there is plenty of money and commodities become dearer being in request." (!) G. Malynes, Lex mercatoria p. 65.

4. Die Abneigung gegen das Diskontieren der Wechsel

die fast die ganze frühkapitalistische Epoche hindurch angedauert hat, wie ich in anderem Zusammenhange (siehe das 33. Kapitel) nachweisen werde. Aus dieser Abneigung oder mochte es auch nur Gleichgültigkeit sein: aus dieser Gleichgültigkeit dem Diskontieren gegenüber spricht mit voller Deutlichkeit die Ablehnung einer Geschäftspolitik, deren oberster Grundsatz ist: den Kapitalumschlag nach Möglichkeit zu beschleunigen. Es ist für moderne Anschauungen unfaßbar, daß ein Geschäftsmann eine so günstige Gelegenheit, die Umschlagszeit seines Kapitals abzukürzen, mit vollem Bewußtsein willentlich auslassen konnte.

5. Die Abneigung gegen die Schundproduktion

Allem echt handwerkerlichen Schaffen, sahen wir, liegt das Streben zugrunde, gute Erzeugnisse zu liefern, weil die Erzeugnisse als der Ausdruck gleichsam des eigenen Wesens erscheinen. Der Handwerker steht den Gütern noch im wesentlichen natural gegenüber: die Kategorie, unter der er sie anschaut, können wir sagen, ist noch ausschließlich der Gebrauchswert. Es ist nun, wie wir ebenfalls schon feststellen konnten, eine Folge der allmählichen Ausdehnung der kapitalistischen Wirtschaft, daß die Orientierung unter dem Gesichtspunkt des Gebrauchswertes allmählich derjenigen unter dem Gesichtspunkt des Tauschwertes Platz macht. Für die voll ausgebildete kapitalistische Betrachtungsweise gibt es überhaupt keine Gebrauchswerte mehr, sondern nur noch Tauschwerte: alle Güter nehmen im Bannkreise der kapitalistischen Interessen die Gestalt der Waren an.

Es ist nun eine der Eigenarten wiederum der frühkapitalistischen Wirtschaftsgesinnung, daß sie noch starke Überreste der handwerkerlich-naturalen Orientierung aufweist, und daß die

Kategorie des Tauschwerts und der Waare bei den Wirtschaftssubjekten (und demgemäß auch bei den Werttheoretikern) in statu nascendi ist.

Wie langsam sich der rein-kapitalistische Grundsatz durchsetzte: daß allein der Tauschwert der Waren für den Unternehmer entschied, daß also das kapitalistische Interesse indifferent gegenüber der Gebrauchsgütereigenschaft sei, vermögen wir beispielsweise aus den Meinungskämpfen zu ersehen, die in *England* noch während des 18. Jahrhunderts deswegen ausgefochten wurden. Offenbar stand Jos. Child, wie in so vielen Dingen, im Gegensatz zu der großen Mehrzahl seiner Zeitgenossen und wohl auch seiner Berufskollegen, wenn er dafür eintrat, daß es der Einsicht des Unternehmers zu überlassen sei, welcher Art Waren und von welcher Güte er sie auf den Markt bringen wolle. Wie seltsam mutet es uns heute an, wenn Child noch für das Recht des Fabrikanten auf Schundwarenproduktion kämpft! „Wenn wir", ruft er aus, „den Weltmarkt erobern wollen, müssen wir es den Holländern nachmachen, die die schlechteste Ware ebenso wie die beste produzieren, damit wir in den Stand gesetzt werden, alle Märkte und alle Geschmäcker zufriedenzustellen." Jos. Child, A new discourse of trade. 4. ed. p. 159.

6. Die Abneigung gegen die Klarlegung der Markt- und Konjunkturverhältnisse

Der Unternehmer der früheren Zeit, auch wenn er einen großen Überseehandel betrieb, fühlte sich doch immer noch als der Beherrscher eines bestimmten, fest umschriebenen Erwerbsgebiets, in das er dem andern keine Eingriffe, darum aber auch schon, um üble Folgen zu vermeiden, keinen Einblick gestatten wollte. Natürlich wird der erwerbende Geschäftsmann zu allen Zeiten bestrebt sein, möglichst viel Kenntnisse von der Lage des Marktes als sein Sonderwissen zu besitzen. Aber nachdem einmal das Konkurrenzprinzip gesiegt hat, muß er doch mit einer gewissen Allgemeinkenntnis der Marktverhältnisse rechnen, und deshalb ist jetzt sein Bestreben darauf gerichtet, sich selbst eine möglichst ausgedehnte Kenntnis von den Marktverhältnissen zu verschaffen in der Hoffnung, daß er durch seine persönliche Geschicklichkeit doch den andern, obwohl dieser dasselbe wissen könnte, aus dem Felde schlage. Der moderne Wirtschaftsmensch unterstützt deshalb alle Bestrebungen, die darauf gerichtet sind, den Geschäftsmann gut und rasch über alle Vorgänge auf dem Markte zu unterrichten (Handelszeitungen!).

Völlig andern Sinnes war der Kaufmann der Frühzeit: auch noch der Großhändler des 18. Jahrhunderts betrachtet alle öffentlichen Bekanntmachungen von Marktvorgängen als eine Schä-

digung seiner Interessen: er will im Dunkel bleiben, wenn nur sein Nachbar auch im Dunkel erhalten wird.

Als Mitte des 18. Jahrhunderts der Buchhändler Varrentrapp in *Frankfurt* a. M. anfing, die Kurse der Wechsel und Geldsorten in seiner Zeitung aufzunehmen, begegnete er damit heftigem Widerspruch auf seiten der Makler, die darin einen Eingriff in ihre Rechte erblickten. Aber auch die Börsenvorsteher sahen in der Veröffentlichung der Kurse eine Gefährdung ihrer Interessen und mahnten Varrentrapp von der Drucklegung des Kurszettels ab. Varrentrapp machte geltend, die Kurse seien keine Sache, die geheim zu halten sei; ihre Veröffentlichung gereiche vielmehr der Allgemeinheit zum Nutzen. Sei der Wechselkurs zu hoch, so könne der Warenhändler seine Zahlung von hier auf andere Plätze mit besserem Nutzen bar übermachen, wodurch der Wechselkurs wieder sinken müsse. Ebenso würden auswärtige Handelsleute, wenn sie den öffentlichen Bericht der hohen Kurse von hier auf andere Orte wahrnähmen, bewogen, Wechselbriefe hierher zum Verhandeln zu senden usw. Gesch. der Frankfurter Handelskammer (1908), 39.

„Jede Äußerung über Handelskonjunkturen in den *hamburgischen* Zeitungen verfolgte man mit Argwohn und Denunziationen bei der Behörde. Selbst der Veröffentlichung der Kontenten, d. h. von Einfuhrlisten und von Preisen außerhalb des amtlichen Preiskurants, war man abhold; die ersten hamburgischen Einfuhrlisten sind außerhalb H.s, in Lübeck, gedruckt. Erst vom Jahre 1790 an veröffentlichte M. A. Köncke eine jährliche Spezifikation der eingeführten Güter . . ."

„Auch die Geheimnisse der Usancen des hamburgischen Handels, die der offizielle Preiskurant nur ahnen, nicht aber durchschauen ließ, hatte man früher ängstlich gehütet. Als dann im Jahre 1753 zuerst der Krusesche ‚Comptoirist' erschien, klagte man, er mache die Fremden zu klug." E. Baasch, H.s Handel und Schiffahrt, in H. um die Jahrhundertwende (1900), 168 f.

1716: Klage über Zeitungsschreiber, weil er eine Notiz aus Lissabon gebracht hatte, nach der die Flotte von Bahia abgefahren und 20000 Kisten Zucker und 25000 Rollen Taback mitgenommen habe, was „zum Praejudice des allgemeinen Commercii gereiche";

1725: erregte Ankündigung von Auktionen Anstoß;

1748: ebenso eine Meldung aus Paris, daß der Zucker gefallen sei;

1760er Jahre wehren sich Kaufleute gegen den Abdruck der Kontentzettel, d. h. der Einfuhrlisten;

1776: Beschwerde über Mitteilung von Teepreisen;

1778: dsgl. über Meldung, daß in Lissabon Zucker angekommen sei;

1781: dsgl. über Angabe der Ladungsverzeichnisse der holländischen Schiffe;

1792: dsgl. über die ganz wichtige Nachricht, daß auf einmal 1200000 Pfd. Kaffee in Hamburg angekommen seien usw.

Aus Baasch, Handel und Öffentl. der Presse in Hamburg, Preuß. Jahrb. 110 (1902), S. 123 ff

7. Die Abneigung gegen Veränderungen im Geschäftsbetriebe

Die traditionalistische Sinnesrichtung war, wie ich sagte, unter den Wirtschaftssubjekten der frühkapitalistischen Epoche noch nicht völlig verschwunden. Was uns nicht wundernehmen wird, wenn wir bemerken, wie heutigentags noch der ökonomische Traditionalismus gegen den ökonomischen Rationalismus gelegentlich immer wieder einmal obsiegt. Diese Schwerfälligkeit und Beharrlichkeit im Althergebrachten boten nun die sicherste Gewähr dafür, daß die Verbote des Niederkonkurrierens, wie sie in allen Lehren der Wirtschaftsethik enthalten waren, auch wirklich beachtet wurden. Dieser traditionalistische Geist scheute vor einem rücksichtslosen Konkurrenzkampf zurück nicht sowohl weil er ihn für sittlich unerlaubt hielt, als vielmehr weil er ihn als unbequem empfand. Denn Konkurrenzidee und revolutionärer Rationalismus gehören ebenso zusammen wie Nahrungsidee und konservativer Traditionalismus. Deshalb lehnte man technische Neuerungen ab: weil man sie als „odiosa" empfand und weil sie — andere schädigten, wie man sagte. Deshalb ließ man althergebrachte kaufmännische Organisationen unangetastet, weil man sich an sie gewöhnt hatte, und weil man durch Änderungen — andern nicht das Brot wegnehmen wollte, wie man sagte. Sittliche Anforderung und eigenes Interesse kamen hier ganz überein.

Das heißt: die verschiedenen Beweggründe wirken zusammen, um schließlich dasselbe Ergebnis zu zeitigen: Festhalten am Althergebrachten. Und alle Geschäftsmaximen, die wir bei den frühkapitalistischen Unternehmern finden, erklären sich aus der noch immer mehr statischen Grundanschauung der Zeit. Diese aber entspricht der stärkeren Bindung, der das Erwerbsleben in der Bewußtseinswelt der Wirtschaftssubjekte unterworfen war, und die somit als eine selbstverständliche Form des Wirtschaftslebens auch von den einzelnen empfunden wurde.

8. Das Gehaben des frühkapitalistischen Wirtschaftsmenschen

In dieser geistigen Luft erhielt sich der lebendige Mensch länger selbständig. Der einzelne, auch wenn er Geschäfte betrieb, verlor sich nicht im Lärm und Trubel dieser Geschäfte. Er blieb Herr seiner selbst. Er bewahrte sich die Würde des selbständigen Mannes, der sich nicht wegwirft um eines Profites willen. Überall im Handel und Verkehr herrscht ein persönlicher Stolz. Der Kaufmann — kann man es in einem Worte zusammen-

fassen — hat Haltung. In der Provinz natürlich mehr als in den großen Städten, den Zentren des sich entwickelnden kapitalistischen Lebens. Den „stolzen und hochgemuten Ton des Provinzkaufmanns“ (ton fier et hautain des négocians provinciaux) hebt ein guter Beobachter seiner Zeit mit Nachdruck hervor[1].

Nur ein äußerer Ausdruck dieser inneren Ruhe und Gemessenheit war das würdevolle Auftreten, war die etwas steife und pedantische Erscheinung des Unternehmers alten Stils. Wir können uns weder im langen Pelzmantel der Renaissancezeit noch in den Kniehosen und der Perücke der späteren Jahrhunderte einen hastigen Menschen vorstellen. Und glaubwürdige Zeitgenossen schildern uns denn auch den Geschäftsmann als einen bedächtig dahinschreitenden Menschen, der niemals Eile hat, gerade weil er etwas tut. Messer Alberto, selbst ein sehr beschäftigter Mann, pflegte zu sagen: er habe noch nie einen fleißigen Menschen anders als langsam gehen sehen, erfahren wir aus dem Florenz des 15. Jahrhunderts[2]. Ganz dasselbe wird uns über die Industriestadt Lyon im 18. Jahrhundert berichtet:

Als der Schriftsteller Mercier im Jahre 1788 Grimold de la Reynière um sein Urteil über die Kaufleute und Industriellen von Lyon ersuchte, machte dieser die Feststellung: „In Paris rennt man, hat man's eilig, weil man dort nichts zu tun hat: hier (in Lyon, dem Zentrum der Seidenindustrie und einer blühenden Handelsstadt) geht man ruhigen Schritt, weil (!) man beschäftigt ist[3].

In dieses Bild paßt auch vortrefflich der fromme Non-conformist, der Quäker, der Methodist hinein, den wir ja gern als einen der frühesten Träger der kapitalistischen Ideen ansehen. Würdevoll, voller Haltung schritt er seines Weges dahin. Wie das innere Leben, so sollte auch das äußere Verhalten wohl abgemessen sein. „Walk with a sober pace, not tinkling with your feet“, sagt ein Gebot der puritanischen Sitten[4]. „The believer

[1] (Mercier), Tableau de Paris 11, 40.

[2] Soleva dir messer ... Alberto, omo destissimo et faccentissimo che mai vide uomo diligente andare se non adagio.“ Alberti, Della famiglia, 165.

[3] „A Paris on court, on se presse parce qu'on y est oisif; ici (à Lyon) l'on marche posément, parceque l'on y est occupé!“ Zitiert bei Just. Godard, L'ouvrier en soie 1 (1899), 38/39.

[4] Memoirs of the Rev. James Fraser, written by himself. Sel. Biogr. 2, 280. Durhams Law unseated p. 324; zit. bei Buckle, Geschichte der Zivilisation 2[3], 377.

hath or at least ought to have and if he be like himself, will have, a well ordred walk and will be in his carriage stately and princely.“ [1]

Lebendig vor uns sehen wir die Großkaufleute Glasgows im 18. Jahrhundert, „wie sie in roten Röcken, mit dem Dreimaster und gepuderten Perücken auf und ab die Planistanes stapften, das einzige Stückchen Pflaster im damaligen Glasgow, das 3 oder 400 Meter Straße vor der Stadthalle bedeckte — gewichtig einer zum andern sprechend und hochmütig dem niedern Volke zunickend, das ihnen zu huldigen kam“ [2].

„Steif und aufmerksam“ [3] schreiten sie alle daher: gewohnt, ihre Geschäfte ohne viel Nachdenken und ohne viel Eifer zu vollbringen. Im gewohnten Kreise ihre gewohnte Kundschaft in gewohnter Weise bedienend, ohne Überstürzung, ohne Hast.

[1] Durhams Exposition of the Song of Solomon p. 365; zit. ebenda.

[2] Bei Fox Bourne, English merchants, 394.

[3] Das sind die Beiwörter, mit denen Goethe einmal im „Wilhelm Meister“ den „Geschäftsmann“ in seiner beruflichen Eigenart kennzeichnet.

Zweiter Abschnitt
Die Wirtschaftsformen

Achtes Kapitel
Die verschiedenen Merkmale der Wirtschaftsformen

Die Formen des Wirtschaftsbetriebes (Wirtschaftsformen), also diejenigen sozialen Gebilde, in denen die wirtschaftliche Tätigkeit sich abspielt, diejenigen Organisationen, die sich die Wirtschaftssubjekte schaffen, um ihre wirtschaftlichen Zwecke zu erfüllen, sind nicht durchweg in ihrer Eigenart bestimmt allein durch die Eigenart der Wirtschaftssubjekte und ihrer Wirtschaftsgesinnung, werden vielmehr durch mannigfache Umstände in ihrer Gestaltung beeinflußt, weshalb sie hier besonders abzuhandeln sind.

Wir erinnern uns dessen, was im Verlauf dieser Darstellung über Wirtschaftsformen im allgemeinen ausgesagt, was über die Wirtschaftsformen der vorkapitalistischen Wirtschaft sachlich bemerkt worden ist, um, unter Hinzufügung einiger ergänzender Punkte, uns zunächst noch einmal einen vollständigen Überblick über Begriff und Wesenheit der Wirtschaftsform zu verschaffen, damit wir um so eher in den Stand gesetzt werden, unser Augenmerk auf die springenden Punkte zu richten, unser Interesse denjenigen Fragen zuzuwenden, die für den Wirtschaftshistoriker als die wichtigen erscheinen.

Denn offenbar hat dieser doch hier wieder seine besonderen Interessen, die sich sehr wesentlich von denen des Rechtshistorikers unterscheiden, wie das ein Blick auf die Literatur erkennen läßt. Diese weist bisher fast nur rechtsgeschichtliche Werke auf, in denen die uns interessierenden Probleme zwar auch, aber doch eben unter einem wesentlich andern Gesichtspunkte, erörtert werden.

So ist beispielsweise das System der Gesellschaften, der auch für uns interessantesten Art von Wirtschaftsformen, unter ausschließlich juristischem Gesichtspunkt (dem der Haftung gegenüber Dritten oder, wie es Endemann ausdrückte: nach der Kreditbasis, auf der sie ruhen) gebildet worden. Demgegenüber (oder vielleicht richtiger: daneben) interessiert uns vor allem das Problem: welche Mittel angewandt werden, um die produktiven Kräfte (persönliche und sachliche Produktionsfaktoren) zu gemeinsamem Wirken zusammenzufassen; bei den gesellschaftlichen Wirtschaftsformen insbesondere: wo das geistige Energiezentrum liegt; wie die sachliche Unterlage der Wirtschaft aus einzelnen Teilen zu einem Ganzen zusammengefügt wird; wie die verschiedenen Gesellschafter sich in die Leitung teilen; wie sie Gewinn, Verlust, Gefahr unter sich verteilen usw.

Demgemäß können wir feststellen, daß in den für uns wichtigen Punkten die Eigenart einer Wirtschaftsform folgendermaßen bestimmt wird:

1. als Machtorganisation. Hier handelt es sich um die Stellung einer Wirtschaftseinheit zum Staate und im Staate (oder der Allgemeinheit überhaupt); handelt es sich um die Abgrenzung der Machtbereiche; um die Herleitung der Verfügungsgewalt der Wirtschaftssubjekte; handelt es sich um die Eingliederung der Wirkungssphäre der einzelnen Wirtschaftssubjekte in die Gesamtheit der gesellschaftlichen Zwecke. (Die juristischen Probleme sind hier wesentlich öffentlichrechtlicher Natur).

2. als Vermögensorganisation. Dabei denke ich an die Beziehungen, die das Wirtschaftssubjekt (und sein persönliches Vermögen) zu den Produktionsmitteln (als ursprünglich seinem oder fremdem Sachvermögen zugehörig) eingeht; denke ich an die Art und Weise der Beschaffung des sachlichen Produktionsfaktors; denke ich (bei gesellschaftlichem Betriebe der Wirtschaft) an die Teilung der Leitung, des Gewinns, des Verlustes, der Gefahr unter die einzelnen Gesellschafter; an die Art ihres Zusammentritts und Auseinandergehens. (Als Vermögensorganisation interessiert der Wirtschaftsbetrieb die Juristen meist nur im Gesellschaftsrecht).

3. als Arbeitsorganisation. Hier kommt in Betracht die Art und Weise, wie der Arbeitsprozeß in dem einen oder den verschiedenen (Werk-)Betrieben organisiert ist, die zu einer Wirtschaftseinheit zusammengefaßt sind; kommt vor allem der besondere Fall in Betracht, daß dem Wirtschaftssubjekte Wirt-

schaftsobjekte (ausführende Organe) gegenüber oder zur Seite stehen und alsdann die Art und Weise, wie die Beziehungen zwischen Wirtschaftssubjekt und Wirtschaftsobjekt geregelt sind. (Juristisch tauchen hier die Probleme des „Arbeitsrechtes" im weitesten Sinne auf.)

4. als Berufsorganisation. Damit meine ich die Erfüllung einer Wirtschaft mit einer besonderen Berufstätigkeit und die Art und Weise, wie diese durchgeführt wird. (Juristisch ergibt sich hier eine ganze Reihe sehr verschiedener Probleme, die einerseits dem besonderen „Gewerberecht", andererseits aber auch dem gesamten bürgerlichen und Handelsrecht angehören.)

Es ist nun ersichtlich, daß die Wirtschaftsformen für alle (oder mehrere) Zweige des Wirtschaftslebens einheitlich bestimmt werden in den beiden ersten Punkten: als Machtorganisation und als Vermögensorganisation enthalten sie offenbar dieselben Merkmale, gleichgültig ob eine Produktionswirtschaft oder ein Handelsbetrieb in Frage steht. Für beide wird gleichmäßig entschieden: ob es sich um eine Staatsanstalt oder eine Privatunternehmung, ob es sich um eine offene Handelsgesellschaft oder eine Aktiengesellschaft handelt. Das heißt: eine offene Handelsgesellschaft kann ebensogut eine Spinnerei wie ein Warenexportgeschäft wie ein Bankgeschäft betreiben.

Dagegen ergeben sich ganz verschiedene Gestaltungen im dritten und vierten Falle: als Arbeitsorganisation sowie als Berufsorganisation unterscheiden sich die Wirtschaftsformen wesentlich in den verschiedenen Zweigen des Wirtschaftslebens. Was selbstverständlich ist, soweit es sich um die Berufsorganisation handelt, was aber auch für die Arbeitsorganisation leicht ersichtlich ist: eine Bank und eine Reederei, ein Landwirtschaftsbetrieb und ein Detailhandelsgeschäft weisen ganz und gar verschiedene Werkbetriebsorganisationen auf.

Daraus ergibt sich für die Anordnung des Stoffes in dieser Darstellung, daß hier, wo wir den allgemeinen und gleichen Zügen des frühkapitalistischen Wirtschaftslebens nachspüren, wir die eigenartige Gestaltung der Wirtschaftsformen in jener Epoche nur insoweit verfolgen, als sie für alle Zweige des Wirtschaftslebens dieselbe ist, also Machtorganisation und Vermögensorganisation, daß wir uns hingegen die Betrachtung der andern beiden Seiten der Wirtschaftsformen für diejenigen Abschnitte aufsparen, die die einzelnen Zweige des Wirtschaftslebens (Handel, Gewerbe, Transport usw.) gesondert behandeln.

Es ist, wenn man will, ein „Gesetz" der wirtschaftlichen Entwicklung, daß der Reichtum an Formen, die das Wirtschaftsleben annimmt, immer größer wird, je weiter die Entwicklung fortschreitet. Der Grund dieser Erscheinung liegt an der Oberfläche: weil die früheren Formen, in denen sich das Wirtschaftsleben abspielt, nicht so rasch verschwinden als neue auftauchen, so bedeutet jedes Auftreten einer neuen Form zunächst einen Zuwachs, der die Zahl der Formen um eine vermehrt, also eine „Bereicherung". Manche Formen dauern Jahrtausende hindurch und bleiben in völlig andern Umwelten erhalten. Wir können heute noch in jeder modernen Großstadt denselben Typ von Lumpensammler, vielleicht mit denselben Worten, sich anmelden hören, der schon im Paris des 12. Jahrhunderts durch die Straßen zog. Und mancher Bauer in entlegenen Gebirgsgegenden, an den Grenzen der europäischen Kultur, wird vielleicht heute genau noch den Pflug so führen, wie seine Vorfahren zur Zeit Karls des Großen.

Auch das Zeitalter des Frühkapitalismus erlebt eine Vermehrung der Wirtschaftsformen. In ihm bestehen zunächst alle diejenigen Wirtschaftsformen weiter, die sich während des Mittelalters entwickelt hatten: teils in unveränderter Gestalt, teils in mannigfacher Hinsicht umgebildet. Daneben treten neue Formen auf, die sich dann mehr und mehr ausbreiten und die alten verdrängen. Aber zunächst treten sie doch neben diese und ergänzen sie.

Um das Bild, das die wirtschaftliche Struktur in der frühkapitalistischen Epoche darbietet, recht lebendig zu gestalten, werde ich daher im folgenden erst sämtliche (uns schon bekannten) Wirtschaftsformen der vorkapitalistischen Zeit noch einmal in systematischer Ordnung dem Leser vor die Augen stellen, ihm jeweils die Veränderungen aufweisend, die sie während des frühkapitalistischen Zeitalters erfahren haben (9. Kapitel) und werde dann erst zeigen, welche Neubildungen sich jenen alten Formen zugesellt haben (10. bis 12. Kapitel).

* * *

Literatur

Eine allgemeine, zusammenfassende Darstellung der Wirtschaftsformen unter wirtschaftsgeschichtlichem Gesichtspunkte findet man in der bedeutenden Aufsatzreihe Gustav Schmollers, Die geschichtliche Entwicklung der Unternehmung, in seinem Jahrbuch 1890—1893, deren Inhalt dann teilweise in seinen Grundriß übernommen ist. Ich empfinde Schmollers Ausführungen als eine Ergänzung der meinigen. Wir haben unter zum Teil recht verschiedenen Gesichtspunkten doch dieselben Probleme behandelt. Mehr eine Chronik, aber wegen der verschiedenen Texte brauchbar, ist das Buch von George Cawston und A. H. Kerne, The early chartered Companies. 1896; das „Gesellschaften" der verschiedensten Art von 1296 bis 1858 beschreibt. Was sonst an wirtschaftsgeschichtlichen Darstellungen des Gegenstandes vorliegt, sind immer nur gelegentliche oder stückweise Erörterungen.

Dagegen hat sich die rechtsgeschichtliche Literatur oft und ausgiebig mit dem Thema der Wirtschaftsformen, namentlich der neueren Zeit, allerdings meist nur in ihrer Gestalt als Gesellschaftsgebilde, beschäftigt. Auch diese Werke mögen zur Ergänzung und zum Teil zur Ausfüllung der im folgenden entworfenen Skizze dienen. Ich nenne hier nur die wichtigsten der allgemeinen und größere Teile des Problemkomplexes zusammenfassenden Darstellungen. Vor allem das geniale Jugendwerk Otto Gierkes, Das deutsche Genossenschaftsrecht (3 Bde. 1868 ff.), dessen erster, hier vornehmlich in Betracht kommender, Band nichts von seinem Werte eingebüßt hat.

Dann als Gegenstück dazu L. Goldschmidts Universalgeschichte des Handelsrechts. 3. Aufl. 1891; bei deren Studium man nur immer wieder bedauert, daß der ungeheuren Gelehrsamkeit ihres Verfassers auch nicht annähernd dessen geschichtlicher Sinn entsprochen habe. Eine elegante Zusammenfassung seiner Ansichten enthält der Vortrag Alte und neue Formen der Handelsgesellschaften. 1892, zu dem ein Seitenstück bildet die Studie von W. Endemann, Die Entwicklung der Handelsgesellschaften. 1867.

Das ältere Werk von Ernst Fringet, Histoire de l'association commerciale depuis l'antiquité jusqu'au temps actuel (1868), ist noch heute trotz seiner Schwächen mit Nutzen zu gebrauchen, weil es wohl die räumlich und sachlich am weitesten umfassende Darstellung ist. Es behandelt keineswegs nur die „Handelsgesellschaften" im engeren Sinne, sondern alle Formen der Vergesellschaftung und Genossenschaftsbildung. Für seine Zeit war es eine ganz erstaunliche Leistung.

Dann kommen die neuen Geschichten des Handelsrechts für wichtige Teile unserer Probleme in Betracht, wie die von Huvelin, Rehme.

Andere einschlägige Werke habe ich schon früher namhaft gemacht und werde ich, soweit sie nur auf Teilgebiete sich erstrecken, im weiteren Verlauf der Darstellung noch nennen.

Neuntes Kapitel

Die Erbschaft des Mittelalters

I. Die Individualwirtschaftsbetriebe der einzelnen Handwerker

Es handelt sich, wie ich schon sagte, in diesem Kapitel darum, einen systematischen, möglichst vollständigen Überblick zu geben über die Wirtschaftsformen, die aus dem Mittelalter in die Zeit des Frühkapitalismus (die ja zum Teil zusammenfallen) hinüberwandern und während der frühkapitalistischen Epoche in veränderter oder unveränderter Gestalt weiterbestehen. Das bedingt eine sehr ungleiche Behandlung der verschiedenen Wirtschaftsformen: während die einen, die eine Wandlung erfahren haben, ausführlicher besprochen werden müssen, brauchen andere, die im wesentlichen unverändert die Jahrhunderte überdauert haben, nur namhaft gemacht zu werden, da sie uns aus der früheren Darstellung bekannt sind. Zu diesen gehört die wichtige Wirtschaftsform des handwerklichen Einzelbetriebs. Sie habe ich in dem Abschnitte, in dem das Handwerk dargestellt wurde (im 4. Abschnitt des 1. Buches), sehr eingehend erörtert, so daß ich mich hier damit begnügen kann, auf die Ausführungen an jener Stelle zu verweisen und hinzuzufügen, daß die ganze frühkapitalistische Epoche hindurch diese Wirtschaftsform ihre große Bedeutung bewahrt hat. Erst in den späteren Abschnitten, die der Besprechung der einzelnen Wirtschaftszweige gewidmet sind (im 3. bis 5. Hauptabschnitt dieses Buches), werden wir in der Lage sein, uns ein Urteil zu bilden über die Weite des Geltungsbereichs der genannten Wirtschaftsform. Hier muß es genügen, ihr Fortbestehen festgestellt zu haben.

II. Einzelwirtschaften und Gesellschaftswirtschaften

Bei der Darstellung des vorkapitalistischen Wirtschaftswesens habe ich oft genug Gelegenheit gehabt, zu zeigen, daß schon während des Mittelalters neben der Einzelwirtschaft die Gesellschaftswirtschaft in weitem Umfange bestanden hat. Unter

Gesellschaftswirtschaft müssen wir ja alle diejenigen Wirtschaftsformen begreifen, bei denen mehr als *ein* Arbeiter (nebst wenigen Gehilfen) zu gemeinsamer Tätigkeit zusammengeschlossen sind. Gerade dieser Zusammenschluß *vieler* in *einer* Wirtschaft, die „Assoziation", das Gesellschaftsmäßige des Wirtschaftsbetriebes, ist ja, wie oft ausgeführt worden ist, das besondere Kennzeichen des neuen europäischen Kulturkreises. Das Altertum kannte nur *eine* Form des gesellschaftlichen Zusammenarbeitens: die Sklavenwirtschaft. Während das Mittelalter eine Fülle solcher Formen entwickelt hat, die freilich im einzelnen sehr verschieden gestaltet und sehr verschiedenen Ursprungs waren. Wir müssen, wenn wir das ökonomisch Bedeutsame der Vergesellschaftung herausheben wollen, auf das Gemeinsame aller dieser Formen unser Augenmerk richten. Und das bestand eben darin, daß die produktiven Kräfte aus ihrer Vereinzelung gerissen und zu einer Wirkung gebracht wurden, die mehr als die arithmetische Summe der Einzelkräfte bedeutete. Wir sahen, wie solch eine Zusammenfassung produktiver Kräfte zu gemeinsamem Werk auf fast allen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens Platz gegriffen hat: in den Dorfwirtschaften, in der Fronhofwirtschaft, in dem Bereiche des gewerblichen Handwerks, des Gütertransports, des Handels. So verschieden dann auch die Formen der Vergesellschaftung sein mochten: hier Herrschaftsverband, dort freie Genossenschaft; hier eine natürliche, dort eine willkürliche Vereinigung; hier eine mehr sozietätsmäßige, dort eine mehr korporative Verbindung.

Im folgenden werde ich diese verschiedenen Kollektivwirtschaften dem Leser noch einmal vor Augen stellen und dabei sie in folgender Anordnung besprechen:

1. die Herrschaftsverbände;
2. die Handwerkergenossenschaften;
3. die Familiengesellschaften;
4. die Gelegenheitsgesellschaften.

Was bleibt von ihnen? was bleibt unverändert? was bleibt in veränderter Gestalt?

III. Die Herrschaftsverbände

Ein Herrschaftsverband großen Stils war die alte *Fronhofwirtschaft*, von der das 7. Kapitel des 1. Bandes handelt. Diese Wirtschaftsform erfährt nun freilich, wie wir noch sehen

werden und zum Teil schon feststellen konnten, dadurch wesentliche Veränderungen, daß der Kreis der in ihr abgewickelten Tätigkeit sich immer mehr verengt: sie hört allmählich auf, gewerbliche Produktion zu treiben, während ihre landwirtschaftlichen Erzeugnisse immer mehr dem Markte zugeführt werden. Gleichzeitig wird der Machtbereich ihrer Herren im öffentlichen Leben, wo nicht das Fürstentum sich aus den Grundherrschaften heraus entwickelt, immer mehr eingeschränkt. Aber als Vermögensorganisation (und zum Teil als Arbeitsorganisation) behält diese Wirtschaftsform Geltung bis zum Ende der frühkapitalistischen Epoche bei. Die Gutswirtschaft, wie wir dann sprechen, ist in wesentlich gleicher Weise gestaltet gewesen im Jahre 1800 wie im Jahre 800: an einzelnen Stellen hat sie sich ausgeweitet zu großen Landwirtschaftsbetrieben, an andern Stellen ist sie zusammengeschrumpft. Aber ihre äußere Struktur ist dieselbe geblieben.

Es mag erwähnt werden, daß hie und da noch im 18. Jahrhundert selbst der ortsferne Handel in die alte grundherrliche Wirtschaftsverfassung eingegliedert gewesen ist. So wurde beispielsweise *böhmischer* Glashandel im Anfang des 18. Jahrhunderts (ca. 1715) „nicht von freien und stabilirten Kauf- und Handelsleuten", sondern von den „in der Erbuntertänigkeit stehenden Inwohnern des alleinigen Leitmeritzer Kreises auf den Herrschaften Böhm. Kamnitz, Oberliebig, Bürgstein etc. mit alleinigen nur schlechten Glas- und Siebwaren, auch andern böhmischen Naturaleffekten, groben Tüchern etc. nach Norden, nach Portugal, Spanien, Holland und Engelland, Moskau, Türkei solcher Handel und Wandel . . . geführet", „solche böhmische Erbunterthänige Handelsleute (sind) an solchen Orten in Stand gewesen, nicht allein denen residirenden Gesandten und Botschaftern, sondern der jetzigen glorreich resid. K. und K. Majestet . . . große Summen Geld vorzuschießen" . . . (250 000 fl. zu Barcelona). Histor. Nachrichten über den seit 100 Jahren in Böhmen zurückgehenden Handel: Denkschrift (Ms.) aus dem Jahre 1732, mitgeteilt in den Mitth. des Ver. f. d. Gesch. d. Deutsch. in Böhmen 4, 116.

In den *osteuropäischen* Wirtschaftsgebieten wird es voraussichtlich nicht anders gewesen sein.

Wir haben aber noch eine andere Wirtschaftsorganisation herrschaftlicher Natur kennen gelernt, die ihr Vorbild unmittelbar im Lehnverhältnis hatte. Wir sahen, wie beispielsweise die Bewirtschaftung der italienischen *Kolonien in der Levante* durchaus im Rahmen des Feudalsystems erfolgte, nicht nur auf dem Lande, sondern sogar in den Städten, wo die Genuesen und Venetianer ein „Drittel" zugeteilt erhielten mit allen Insassen, mit Häusern und Gütern, gerade wie die fränkischen Ritter ihren

Landbesitz mit den darauf wohnenden Hintersassen zugeteilt bekamen[1]. Wir sahen ferner, wie dasselbe System der Belehnung drei Jahrhunderte später von den Spaniern in der Gestalt der sog. encomienda und den ripartiementos zur Grundlage der wirtschaftlichen Ausnutzung ihrer *südamerikanischen Kolonien* gemacht wurde[2].

Wir können feststellen, daß auch noch bei der Besiedelung *Brasiliens* im 17. Jahrhundert dieselbe Wirtschaftsverfassung eingeführt wurde: das Land wurde zwölf Donatorias zu Lehen gegeben, sog. Capitanien. Lehnträger war der Capitao e Governador. Die Krone behielt sich vor: Huldigung und Bestätigung bei jedem Besitzwechsel, Aus- und Einfuhrzölle, das Monopol der Drogen und Spezereien, ein Fünftel der edlen Metalle, ein Zehntel aller übrigen Produkte[3].

Aber auch in Europa begegnen wir derartigen im Feudalismus begründeten Wirtschaftsweisen, die hier ebenfalls, wenn auch wohl nur in vereinzelten Fällen, bis tief in die frühkapitalistische Epoche hinein sich erhalten. Das Hauptbeispiel ist die Organisation der Reichspost durch die Familie der Thurn und Taxis. Am 27. Juli 1615 erhielt Lamoral von Taxis zur Vergeltung seiner und seiner Vorfahren Verdienste um Kaiser und Reich und „zur Befestigung des höchst wichtigen Postwesens" vom Kaiser das Reichs-Generalpostmeisteramt „als ein männlich Reichs-Regal und Lehn"[4].

Aber in dieser Zeit war die Lehensverfassung schon umgebildet in eine neue, ihr verwandte Form: die Regalverfassung. Das gilt insbesondere auch von der Organisation der Kolonialwirtschaft. Allmählich wird der Zusammenhang mit der Lehensverfassung vergessen, und die Encomienda erscheint schließlich in der Form der reinen Monopolisierung und Privilegisierung bestimmter Produktionszweige. Damit ist dann aber eine neue, dem Zeitalter des Frühkapitalismus eigene Wirtschaftsform entstanden, die wir demgemäß einer gesonderten Betrachtung unterziehen müssen[5].

---

[1] Siehe Band I Seite 442 ff. 690 ff.
[2] Siehe Band I Seite 442 ff.
[3] H. Handelmann, Geschichte Brasiliens (1860), 36 ff.
[4] Lehnsbrief vom 27. Juli 1615, abgedruckt in Lünigs Teutschem Reichsarchiv; pars gen. 1, 446—448.
[5] Siehe das 12. Kapitel in diesem Bande.

IV. Die Handwerkergenossenschaften

1. Die Handwerkerhilfsgenossenschaften

Es war eine der Eigenarten der mittelalterlichen Wirtschaftsorganisation, soweit sie eine handwerksmäßige war, daß in zahlreichen Fällen der Gesamtprozeß der wirtschaftlichen Tätigkeit, die in einer Wirtschaft erledigt werden sollte, gleichsam in zwei Hälften zerlegt worden war. Die eine Hälfte der Vornahmen führte der einzelne Handwerker in seiner Individualwirtschaft aus; die andere Hälfte dagegen, und das waren diejenigen Vornahmen, die ein Zusammenwirken vieler voraussetzen, wurde von einer Genossenschaft von Handwerkern besorgt, die ich deshalb, weil sie dem Einzelhandwerker nur zu Hilfe kommt, als Hilfsgenossenschaft bezeichne.

Solcherweise zwiespältig war die Landwirtschaft, waren wichtige Zweige des gewerblichen Handwerks, war der Gütertransport, war der Handel organisiert. Verfolgen wir das Schicksal dieser Hilfsgenossenschaften auf den verschiedenen Wirtschaftsgebieten während der frühkapitalistischen Epoche, so wird sich etwa folgendes feststellen lassen.

a) Die landwirtschaftlichen Genossenschaften wurden durch die Dorfgemeinde vertreten. Wir sahen, wie wesentliche Teile des gesamten Produktionsprozesses: Viehwirtschaft, Waldwirtschaft, Müllerei usw., von der Gesamtheit ausgeführt wurden und können nun hier feststellen, daß diese genossenschaftliche Organisation, wo sie im Mittelalter bestanden hatte, fast überall bis zum Ende der frühkapitalistischen Epoche weiter bestand. Sie wurde ja erst durch die modernen „Agrarreformen" beseitigt, die erst gegen den Schluß jener Epoche durchgeführt worden sind. Auch wo es sich nicht um eigentliche gesetzgeberische Akte handelte, blieb die alte Dorfverfassung im wesentlichen bis in das 18. Jahrhundert hinein unverändert, wie wir das noch im einzelnen weiter unten verfolgen werden.

b) Auf dem Gebiete der gewerblichen Produktion treten den einzelnen Handwerkern ihre Innungen helfend als Genossenschaften zur Seite, wie wir das in zahlreichen Fällen[1]

[1] Siehe Band I Seite 192 ff. Zu den dort angeführten Beispielen mögen noch hinzugefügt werden: die Hütten in der Hüttenindustrie; die Bräuhäuser in der Brauerei; vielfach auch die Salinen bei der Salzgewinnung, obgleich hier die genossenschaftliche Tätigkeit zumeist schon über die bloße Beihilfe hinausging und den ganzen Betrieb übernahm, so daß die G. eine Betriebsgenossenschaft ist.

wahrgenommen haben. Es war, wie wir sahen, einer der leitenden Grundsätze der mittelalterlichen Gewerbepolitik, daß alle Tätigkeit, die über die Kraft des einzelnen Handwerksmeisters hinausging, von der Gesamtheit der in der Zunft geeinigten Meister ausgeführt wurde, mochte es sich um Einkauf von Rohstoffen oder um die Ausführung besonders schwieriger Teile des Produktionsprozesses handeln.

Was ist aus diesen Hilfsgenossenschaften der Handwerkerzünfte während der frühkapitalistischen Epoche geworden?

In zahlreichen Fällen blieben sie was sie waren, so lange überhaupt die Zünfte bestanden. Denn wenn diese auch im Laufe der Zeit ihren Charakter änderten: aus freien Einungen zu privilegierten Korporationen, zu „bevorrechteten Besonderheiten", „abhängigen Privatrechtskorporationen" (Gierke) wurden, so tat das gerade ihren wirtschaftlichen Funktionen am wenigsten Abbruch.

Manchmal überlebten die Hilfsgenossenschaften die Umbildung des Handwerks in (klein-)kapitalistische Formen und traten den kleinkapitalistischen Unternehmern ebenso hilfsbereit zur Seite wie ehedem den Handwerkern. Das erleben wir z. B. bei der berühmten Tucherzunft (Arte della Lana) in *Florenz*, die während des 14., 15. und 16. Jahrhunderts, als das Tuchmachergewerbe zweifellos schon deutliche Anzeichen kapitalistischer Organisation trug, eine besonders lebhafte Tätigkeit zur Unterstützung der im allgemeinen noch kapitalschwachen Meister entfaltete. Siehe die Darstellung bei A. Doren, Florent. Wollentuchindustrie (1901), IV. Kapitel. D. begeht nur leider den üblichen Fehler, dort „Hochkapitalismus" zu sehen, wo nichts anderes als Handwerk mit einigen Ansätzen zum Kapitalismus vorhanden war.

Aber ebenso oft machten die Handwerkerhilfsgenossenschaften doch andern Organisationen Platz: sei es, daß sie sich zu wirklichen Handwerkerbetriebsgenossenschaften auswuchsen und mit den Kaufmannsgenossenschaften verschmolzen, von welcher Spielart wir noch einige Fälle kennen lernen werden: sei es, daß sie sich in kapitalistische Produktivgenossenschaften verwandelten, wie etwa die Londoner Wirkerzunft[1] (1657); sei es, daß sie den Charakter gewerblicher Kartelle annahmen, wie es der Fall war bei der Company of Hostmen, der New Castler Kohlengrubenbesitzer-Vereinigung[2]; sei es, daß grundsätzlich

[1] W. Felkin, Hist. of the Mach. Wrought-Hosiery Mf. (1867), 59 ff.

[2] Extracts from the Records of the Company of Hostmen of New Castle upon Tyne; ed. F. W. Dendy, Publ. of the Surtees Soc. Vol. CV, 1901.

andere Wirtschaftsformen die von ihnen ausgeübte Tätigkeit selbständig weiterführten. Gerade an diesen Stellen, wo das Ausmaß des Produktionsprozesses über die Spannweite des Einzelbetriebes hinausragte, wo gerade deshalb die Gesamtheit der Berufsgenossen helfend und unterstützend eingesprungen war: gerade an diesen Stellen war die handwerksmäßige Organisation am leichtesten verwundbar, bot sich vollkommeneren Kollektivwirtschaften am ehesten Gelegenheit, ihre Überlegenheit zu bewähren und die handwerksmäßige Organisation durch eine leistungsfähigere zu ersetzen. Die vollkommeneren Kollektivwirtschaften aber, die ich im Sinne habe, waren der Staat und die kapitalistische Unternehmung, denen wir erst in den folgenden Kapiteln als den neuen Wirtschaftsformen gerecht zu werden versuchen wollen.

c) Die mittelalterlichen Schiffergenossenschaften bestanden auf den Binnenwasserstraßen fast unverändert fort bis zum Ausgang der frühkapitalistischen Epoche. Ihre Aufgabe beruhte, wie man weiß, vor allem in der Organisation der Schiffahrt, die als sog. Reihen- oder Rangfahrt gestaltet wurde. Im übrigen wurde die Schiffahrt ausgeführt in kleinen, selbständigen Handwerksbetrieben, wie sie sich ja als Überreste bis heute erhalten haben: der Schiffer besaß ein Schiff (höchstens zwei oder drei), auf dem er mit seiner Familie und seinen Knechten wohnte. Das Nähere siehe im 24. Kapitel.

Hie und da wurde die Schiffahrt auf den Binnenwasserstraßen einer staatlichen Kontrolle unterworfen, in welchen Fällen die Funktionen der Schiffergenossenschaft auf obrigkeitliche Organe übergingen. So in *Brandenburg-Preußen*, wo durch Churf. Verordnung vom 12. August 1700 die Reihenfahrt im Interesse des Handels auf der Elbe eingeführt wurde.

d) Die kaufmännischen Genossenschaften des Mittelalters waren, wie wir wissen, recht eigentlich die Träger des Handwerker-Händlertums jener Zeit. In ihnen fand der Kaufmann daheim, aber vor allem in der Fremde, seine Stütze und seine Stärke. Sie waren aus so echt zünftlerischem Geiste geboren wie nur irgendeine gewerbliche Zunft und erschienen namentlich wiederum im fernen Lande, wo die Kaufleute einer Nation eine vollkommene Lebensgemeinschaft bildeten, häufig auch als Hilfsgenossenschaften zur selbständigen Durchführung wirtschaftlicher Zwecke.

Diese mittelalterlichen Kaufmannsgilden bestehen nun ver-

einzelt bis tief in die frühkapitalistische Epoche weiter, ohne wesentliche Veränderungen in ihrer Struktur zu erfahren, obwohl die Voraussetzungen ihres Daseins häufig entfallen waren.

Das gilt selbstverständlich von den Krämergilden, mit denen wir uns in anderem Zusammenhange noch werden beschäftigen müssen. Es gilt aber auch von den Außerlandsgilden, die den „Großhandel" des Mittelalters besorgt hatten. So bestanden die Bergenfahrergilde in *Amsterdam*, die Schonenfahrergilde in *Harlem* bis in das 18. Jahrhundert. Pringsheim, Beiträge 25.

Das lehrreichste und bedeutsamste Beispiel einer in die neue Zeit hineinragenden, mittelalterlichen Kaufmannsgilde bilden die *englischen* Merchant adventurers. Über ihre Organisation hatten uns schon die von Georg Schanz in seiner englischen Handelspolitik (2, 539—589) veröffentlichten Urkunden interessante Aufschlüsse gegeben, aber erst durch das von Lingelbach u. a. zutage geförderte Material (Lingelbach, The merchant adventurers of England; their laws and ordinances with other documents. 1902; idem, The inner organisation of the M. A. of England, in den Transactions of the Royal Historical Society. New Ser. XVI; Extracts from the Records of the M. A. of New Castle upon Tyne. 2 Vol. 1895 u. 1899. Surtees Soc. Publ. No. 93 u. 101) sind wir in den Stand gesetzt, uns ein völlig klares Bild von ihrer Struktur und ihrer Tätigkeit auch in der letzten Zeit ihres Bestehens (ihr Privilegium in Flandern erlischt 1688) zu machen. Aus der neueren *Literatur* über die M. A. sind zu nennen: Lingelbach, The merchant adventurers at Hamburgh, in der American Historical Review IX, und die die Lingelbachschen Veröffentlichungen verwertende Studie von S. van Brakel, Die Entwicklung und Organisation der M. A., in der Vierteljahrsschrift für Soz.- u. WG. Bd 5, 1907, wo noch andere Literatur angegeben ist. Vgl. dazu noch C. de Lintum, De M. A. in de Nederlanden. 1905, und Ernst von Halle, Die Company of Merchant adventurers etc., in der Internationalen Wochenschrift. 2. Jahrg. 1908.

Danach bestand anfangs nur eine Art von Kaufmannsgericht, dem sich alle nach Flandern handelnden englischen Kaufleute zu unterwerfen hatten. Erst verhältnismäßig spät (im 15. Jahrhundert) bekommen diese Flandernfahrer eine gildenmäßige Verfassung, nachdem sich im Laufe der Zeit eine Reihe genossenschaftlich ausgeführter Tätigkeiten herausgebildet hatte: sie unternahmen die Fahrten gemeinsam, besaßen Häuser und Kapellen gemeinschaftlich, hatten eine gemeinschaftliche Kasse usw. Der Hauptzweck der Gilde war auch bei den M. A. die Regelung der Konkurrenz: nach der Lage des Marktes wurde beschlossen, ob man überhaupt die Messen besuchen wolle; genau bestimmt war die Zahl der Tücher, die jedes Mitglied jährlich ausführen durfte (je länger er Mitglied war, desto mehr!); streng war der Absatz geregelt, alles Niederkonkurrieren der Genossen verboten usw. Das Ziel dieser Bestrebungen, wie überall, wo Handwerkergeist waltete, war: zu verhindern, daß „the rich eat out the poor". Gleichzeitig wurden die vielerlei gleichen und gemeinsamen Bedürfnisse der

die Messe beziehenden Kaufleute auf genossenschaftlichem Wege von der Brüderschaft befriedigt, die den Schwerpunkt ihrer Verwaltung in der ausländischen „Marte-town" hatte, wo sich die Mitglieder auf den Messen persönlich versammelten.

Als nun diese Organisation über das 16. Jahrhundert hinaus weiter bestand, verlor sie allmählich ihren Sinn: die Kaufleute blieben, wie wir noch sehen werden, immer häufiger zu Hause, und aus dem Kreise gleichgestellter Handwerker-Händler stiegen kapitalkräftige Unternehmer empor, die nunmehr die Lage kraft ihrer Einzelgeltung zu beherrschen anfingen. Als im Beginn des 17. Jahrhunderts eine lebhafte Erörterung einsetzte über die Vorteile und Nachteile des Monopols der Privilegien der M. A., konnte ein Wortführer ihrer Gegner die Behauptung aufstellen: daß allen Ausfuhrhandel in Wollsachen zunächst einmal die M. A. an sich gerissen hätten, daß aber die M. A. von 40 bis 50 reichen Unternehmern beherrscht würden, während ihre Mitgliederzahl sich auf 3 oder 4000 belaufe. Malynes, Maintenance of Free Trade (1622), 50. 51; zit. bei Ch. Gross, The Gild merchant 1, 151. Die Gildeverfassung wurde immer mehr als eine unberechtigte Beschränkung des nach freier Entfaltung drängenden Großhandels angesehen und wurde deshalb auch, wie schon erwähnt, im Jahre 1688 aufgehoben. In *Hamburg* behielten die M. A. ihre Organisation bis ins 18. Jahrhundert bei.

Daneben entwickelten sich nun aber im Zeitalter des Frühkapitalismus andere, den veränderten Verhältnissen mehr angepaßte Formen des Gesellschaftshandels, die sich teils aus den mittelalterlichen Händlerzünften heraus bildeten, teils neben diesen aus eigener Wurzel trieben, die aber noch im wesentlichen die Züge der alten Handwerkergenossenschaft bewahrten.

Das waren auf der einen Seite die „regulierten Gesellschaften" (engl. regulated companies; holl. Directiën). Wir werden ihre Eigenart am besten verstehen, wenn wir uns einige dieser neuen Gesellschaftstypen genauer anschauen und im einzelnen ihre Tätigkeit namentlich als selbständig wirkende Genossenschaften festzustellen trachten. Am besten eignen sich dazu die englische und die holländische Levante-Kompagnien, weil wir über sie am genauesten unterrichtet sind[1]:

[1] M. Epstein, The early History of the Levant Company. 1908. Die Schrift ist nach den Akten der Gesellschaft gearbeitet. Das Charter von 1605 ist im Wortlaut abgedruckt (vorher schon bei Anderson, Orig. of Comm. s. a. 1605). S. van Brakel, De hollandsche Handelscompagnieën der zeventiende eeuw. 1908, p. XXI seq. Br.s Arbeiten gehören zu den besten Darstellungen der Geschichte der Handelsgesellschaften; vor allem auch wegen der guten theoretischen Schulung ihres Verfassers. Br. ist einer der wenigen Wirtschaftshistoriker, die auf die Unterschiedlichkeit des „Geistes" in den verschiedenen Epochen ihr Hauptaugenmerk richten.

Die *englische* Levante-Gesellschaft wurde unter dem Titel „The Governor and Company of merchants of England trading into the Levant Seas" im Jahre 1592 gegründet und erhielt im Jahre 1605 ihre endgültige Verfassung. Sie bestand im Jahre 1592 aus 53, im Jahre 1605 aus 119 Levante-Kaufleuten, denen das ausschließliche Recht zustand, nach der Levante Handel zu treiben. Doch war die Zahl der Mitglieder nicht auf jene ursprünglichen Teilnehmer beschränkt; vielmehr konnte jeder englische Untertan über 26 Jahre, der ein Engroskaufmann (merchant) war (Detaillisten waren ausgeschlossen) und 25 £ Beitrag zahlte, Mitglied werden.

Im Rahmen der Gesellschaft betrieb jedes Mitglied seine Geschäfte selbständig. In Gesellschaft den Handel zu betreiben, ist zweimal — 1620 und 1630 — versucht, doch jedesmal bald wieder aufgegeben worden. Epstein, 120 f. Was die Gesellschaft, die als juristische Person anerkannt war, an eigentlich wirtschaftlichen Tätigkeiten vollbrachte, leistete sie also als Hilfsgenossenschaft. Es waren nicht unwesentliche Funktionen, die sie als solche auszuüben hatte. Stellen wir sie alle, die reinen Verwaltungstätigkeiten und die vorwiegend oder ganz wirtschaftlichen Vornahmen zusammen, so ergibt sich folgende Reihe:

1. Prüfung der Anmeldungen neuer Mitglieder;
2. Überwachung der Fremden, daß sie die Privilegien der Gesellschaft nicht verletzen;
3. Überwachung der eigenen Mitglieder, daß sie die Bestimmungen der Gesellschaft innehalten;
4. Preisfestsetzungen und Kontrolle der Ausführung dieser Bestimmungen;
5. Pachtung des Korinthenzolls;
6. Kontingentierung der einzuführenden Korinthenmenge;
7. Beschränkung der Ausfuhrmengen (z. B. von Tüchern);
8. Regelung der Schiffahrt: Festsetzung der Frachtsätze; der Fahrzeiten; Prüfung der Schiffe vor der Ausreise;
9. eigene Reederei.

Die Ausgaben, die von der Gesellschaft als solche zu bestreiten waren, waren auf 8000 £ bemessen.

Ähnliche Funktionen übte die ziemlich gleich organisierte *holländische* Directie van den Levantschen Handel aus. Nur daß ihre Hauptaufgabe im Schutz der nach der Levante handelnden Kaufleute gegen die Seeräubergefahr bestand. Sie zahlte deshalb große Summen, um das Kapern der holländischen Schiffe hintan zu halten, rüstete in Kriegszeiten eigene Convoys aus u. dgl.

Will man den Wesenskern dieser neuen Gebilde richtig erfassen, so darf man sie nicht mit modernen Kartellen und ähnlichem vergleichen, sondern muß sie, scheint mir, an die mittelalterlichen Kaufmannsgilden anknüpfen, aus deren Geiste heraus sie doch noch geboren waren, nur daß sie eben den veränderten Handels- und Lebensbedingungen Rechnung trugen. Es waren

doch noch halb und halb Brüderschaften[1], die auf Gesellschaftskosten Prediger im Auslande anstellten.

Daß es noch stark handwerklich gefärbte Existenzen waren, die diese Gesellschaften bildeten, wie beispielsweise die 119 Levantekaufleute der englischen Levante Company, weist ein Blick auf die von ihnen bewegten Umsätze, von denen ich in anderm Zusammenhange, bei der Schilderung des frühkapitalistischen Handels, noch zu berichten haben werde. Wenn auch natürlich ein paar oder ein paar Dutzend mächtige Häuser überall hervorragten. Aber diese gaben den Ton nicht an. Im wesentlichen waren es sagen wir kleinkapitalistische Händler, die sich hier zusammenschlossen. Aber freilich, ihre Vereinigung wich in sehr wesentlichen Punkten von den mittelalterlichen Gilden und Zünften ab. Diese Punkte waren vornehmlich folgende:

1. die „regulierten Kompagnien" erfassen nicht mehr die ganze Person, wie es die alten Gilden getan hatten, sondern ziehen die einzelnen Mitglieder, die ja auch bei der veränderten Art des Handelsbetriebs keine Lebensgemeinschaft mehr eingehen, im wesentlichen nur mit ihren Geschäftsinteressen in ihren Kreis hinein: die Gesellschaftsgeistlichen werden allmählich den Charakter der heutigen Botschaftsprediger angenommen haben[2]; die ehemaligen Brüderschaftsandachten zu Gottesdiensten der englischen „Kolonie" geworden sein;

2. sie kümmern sich infolgedessen viel weniger als jene um die persönliche Eignung und das persönliche Betragen ihrer Mitglieder, gestatten vielmehr jedermann, der einige wenige, im wesentlichen formale, Bedingungen erfüllt, den Eintritt;

3. sie erblicken ihre Hauptaufgabe nicht mehr in der Regelung der Konkurrenz ihrer Mitglieder untereinander, als vielmehr in der Regelung des Marktes zu ihren Gunsten (Preisfestsetzungen, Kontingentierungen usw.), als womit sie sich allerdings den neuzeitlichen Kartellen nähern. Im allgemeinen, kann man sagen, ist ihre Tätigkeit mehr nach außen als nach innen gerichtet.

Daß, wie Brakel meint, sie obrigkeitliche Organe gewesen seien, die auf einem bestimmten Gebiet obrigkeitliche Funktionen ausgeübt und sich dadurch von den freien Einungen der mittelalterlichen Kaufmannsgilden unterschieden hätten, möchte ich nicht in dieser All-

[1] Das hat mit Recht betont Cecil T. Carr in seiner Introduction zu den Select Charters of Trading Companies, in den Publ. of the Selden Soc. Vol. 28 (1913), p. XX ff.

[2] Siehe z. B. Epstein, l. c. p. 73.

gemeinheit gelten lassen. Einerseits haben auch die Zünfte im Mittelalter, vielfach wenigstens, an Stelle der Obrigkeit funktioniert, andererseits fehlt den regulierten Gesellschaften der frühkapitalistischen Zeit keineswegs durchgängig das Merkmal der freien Einung. Sie haben beispielsweise nicht nur durch Steuern und Zölle, sondern teilweise auch durch Mitgliedsbeiträge ihre Mittel aufgebracht. Sie waren eben wiederum rechte Übergangsgebilde [1]).

Diese regulierten Kompagnien waren nun aber nur die eine Form kaufmännischer Genossenschaften, die sich während der frühkapitalistischen Epoche entwickelten. Daneben beobachten wir, wie hie und da die alten Gebilde sich zeitgemäß umgestalten und zu kaufmännischen Betriebsgenossenschaften werden. Damit aber nehmen sie eine Wirtschaftsform an, die wir im folgenden einer gesonderten Betrachtung unterziehen wollen.

2. Die Handwerkerbetriebsgenossenschaften

Von Handwerkerbetriebsgenossenschaften können wir dort sprechen, wo der wesentliche Teil der wirtschaftlichen Tätigkeit in einem berufsmäßig abgegrenzten Bezirke von einer Genossenschaft von Handwerkern ausgeführt wird, wo also die Genossenschaft nicht helfend dem Individualbetrieb zur Seite, sondern ihn ersetzend an seine Stelle tritt. Solcher Handwerkerbetriebsgenossenschaften hat das Mittelalter, wie wir seinerzeit feststellen konnten, zahlreiche besessen. Und die wichtigsten davon haben fast die ganze frühkapitalistische Epoche hindurch weiter bestanden. Ich gebe einen Überblick und beginne mit derjenigen Betriebsgenossenschaft, auf die uns die Erörterungen der letzten Seite hingeführt hatte; nämlich

a) die Händlergenossenschaften. Das wäre also derjenige Fall einer Genossenschaftsbildung, in dem eine Anzahl handwerksmäßiger Händler sich unter Zusammenlegung ihres Sachvermögens zu einem gemeinsamen Handelsbetriebe, das heißt zu einer gemeinsamen Besorgung der Geschäfte, genossenschaftlich zusammenschließen (während in den soeben betrachteten Handelsgesellschaften jeder einzelne Kaufmann auf eigene Rechnung und aus eigenem Antrieb und nach eigenem Plan Handel getrieben hatte).

[1] „Overheidsorganen, die op een bepaald gebied de overheidstaak uitvorden, doch zonder aan de besluiten eener georganiseerde Koopmanschap gebonden te zijn." l. c. p. XXVI. Für die holländischen Directiën trifft das wohl zu, für die englischen Regulated Compagnies dagegen nicht. Beide Typen müssen wir aber doch als grundsätzlich gleichgeartet betrachten.

Solche reine Händlergenossenschaften gab es noch im 18. Jahrhundert, bis ins 19. Jahrhundert hinein allerwärts. Zu ihnen gehörten z. B. die Glashandelskompagnien im *böhmischen* Glashandel[1]; ebenso wie die Glasträgerkompagnien und Uhrenträgerkompagnien des *Schwarzwaldes*, die den aus Familienverbänden hervorgegangenen *italienischen* Händlergenossenschaften nachgebildet waren[2]; gehörten im Textilwarenhandel Genossenschaften wie die Hausnerische Societätshandlung, die 1780 in *Plauen* gegründet wurde und 11 Handelsleute umfaßte[3].

Die berühmtesten aber unter diesen Händlergenossenschaften bekommen dadurch ein eigenartiges Gepräge, daß sie Warenhandel und Gütererzeugung in ihren Betrieben vereinigten; also genau genommen Handels- und Produktivgenossenschaften in einem waren. Das gilt für die große Ravensburger Gesellschaft, die Magna societas Alamannorum, ebenso wie für die Calwer Zeughandlungskompagnie.

Wenn ich die „Große Ravensburger Gesellschaft", die auch Huntpiss-Gesellschaft hieß und vom 14. bis in den Anfang des 16. Jahrhunderts die Konstanzer Leinen vertrieb, hier unterbringe, so ist das etwas willkürlich. Denn in Wirklichkeit wissen wir von ihrer inneren Struktur wie überhaupt von ihrem Wesen als Wirtschaftsform nichts. Die Monographie, die Wilh. Heyd (1890) ihr gewidmet hat, enthält nur belang- und interesselose antiquarische Notizen; das Kapitel, in dem A. Schulte in seiner Gesch. d. Hand. über sie spricht, enthält nur Personalien. So können wir in ihr alles mögliche sehen. Am ehesten vielleicht könnte man sie als Verlegergenossenschaft konstruieren. Sie hat aber auch einige Verwandtschaft mit Familiengesellschaften (siehe unten Seite 86 ff.), auch mit commendaartigen Gebilden (siehe unten Seite 91 ff.). Nur eines ist sie sicher nicht, als was sie gemeinhin bezeichnet wird, nämlich eine „Offene Handelsgesellschaft" in unserm heutigen Verstande. Daß sie das nicht sein konnte, das verbürgt, von allen allgemeinen Gründen, die wir schon kennen oder noch kennen lernen werden, abgesehen, folgende Nachricht, die wichtigste vielleicht, die wir über die Geschichte dieser Gesellschaft haben, und die Heyd a. a. O. S. 85 mitteilt:

1461. Die Huntpiss, Muntprat, Möttelin und andere „ir mitgesellen" stiften eine Kapelle in der Karmeliterkirche zu Ravensburg und eine darin zu haltende Messe, „als sy dann untzher vil Jaur und Zite Gesellschaft und Kouffmannschaft mit einander gehalten habent und ob Gott wil hinfüro lang Zit in löblichem Wesen tun sullent".

Eine offene Handelsgesellschaft, die eine Messe für sich stiftet!

[1] Schebek, Urk.

[2] Gothein, WG. d. Schwarzw. 1, 845 ff.

[3] Alb. König, Die sächsische Baumwollindustrie. 83. 146 ff.

Über „die Calwer Zeughandlungskompagnie und ihre Arbeiter“ sind wir durch das diesen Titel führende wertvolle Buch von Walther Troeltsch (1897) verhältnismäßig gut unterrichtet. Die Calwer Zeughandlungskompagnie ist aus der Färberzunft unmittelbar hervorgegangen. „Die äußerliche Anerkennung der Zunft mit den üblichen Zunftrechten war sowohl gegenüber der Regierung als auch gegenüber den Zeugmachern von Wichtigkeit. Beiden Teilen trat sie damit in einem altgewohnten Kleid entgegen, das eben darum größere Achtung genoß . . . Aber auch gegenüber den einzelnen Mitgliedern und dem späteren Nachwuchs konnten Form und Inhalt des Zunftwesens kaum vermieden werden, wenn nicht die Wirksamkeit der Bestimmungen gefährdet werden sollte.“ Sie bestand in ihrer Blütezeit (1725/27) aus 43 Mitgliedern, die sämtlich in besondern „Ämtern“ tätig mitarbeiteten. Ein Teil von ihnen webte noch eigenhändig selbst im 18. Jahrhundert. Die Geschäfte wurden auf gemeinschaftliche Rechnung vorgenommen, sowohl die Handelsgeschäfte als auch die Herstellung der Gewebe. An der Spitze standen zwei Personen, anfangs Zunftmeister, später Vorstände genannt. Aber der Schwerpunkt der Verwaltung lag doch in einer im 18. Jahrhundert Deputation genannten Vertretung der Teilhaber, den sog. „Neunern“, neben denen dann noch die Generalversammlung an der Verwaltung beteiligt war. Ein genaues Bild von der inneren Struktur der Gesellschaft bekommen wir auf Grund der bisherigen Darstellungen nicht, und ein Jurist würde auf jeden Fall Mühe haben, dieses Gebilde nach klaren rechtlichen Grundsätzen zu konstruieren.

Soviel läßt sich aber mit voller Gewißheit aussagen, daß die Calwer Zeughandlungskompagnie nicht, wie Troeltsch meint, eine offene Handelsgesellschaft im modernen Sinne war. Dazu fehlen ihr die wichtigsten Erfordernisse: die Selbständigkeit des Gesellschaftsvermögens, die Firma, die Regelung der Vertretung nach innen wie nach außen. Wenn Troeltsch (a. a. O. S. 56) aus der Tatsache, daß sie anfangs als „Färberkompagnie“, dann als „Mayer, Wagner und Walther“, dann als „Mayer, Schill und Compagnie“ unterzeichnet habe, während sie sich im Lande einfach „die Zeughandlungskompagnie“ nannte, den Schluß zieht: also sei sie eine O. H. G. gewesen, so möchte ich umgekehrt gerade aus diesem Schwanken der Benennung schließen, daß sie es nicht war. Daß „Kompagnie“-Unterschriften keineswegs schon das sichere Anzeichen für das Bestehen einer ‚Firma‘ sind, werde ich noch ausführlich darlegen. Gegen die Konstruktion als O. H. G. spricht auch die durchaus traditionalistisch-empirische Buch- und Kassenführung, von der uns Troeltsch ein so lebendiges Bild entwirft; spricht das Durcheinander bei der Verwaltung und vieles andere. Nein. Es war eine schlichte Handwerkergenossenschaft, deren Mitglieder zum Teil schon reiche Männer geworden waren und als Arbeitgeber Großunternehmer, die, ursprünglich aus rein zünftigem Geiste geboren, im Laufe der Zeit sich immer mehr in den äußeren Formen eines Großbetriebes bewegte, ohne doch darum eine kapitalistische Unternehmung zu werden.

b) Die Anteilsgenossenschaften. Unter dieser Bezeichnung fasse ich jene wichtige Gruppe von Handwerkerbetriebsgenossenschaften zusammen, deren besondere Eigenart darin besteht, daß die Mitglieder quotenmäßigen, vererblichen und veräußerlichen Anteil an dem der Genossenschaft zur Grundlage der Produktion dienenden, als Vermögenseinheit erfaßten Sachgüterkomplexe haben. Es handelt sich also um die bekannten Genossenschaftsformen der Haubergsgenossenschaften, der Gehöferschaften, der Mühlengenossenschaften, der Pfännerschaften, der Gewerkschaften, der Partenreederei, die alle während des Mittelalters eine große Bedeutung gehabt haben, wie wir das festzustellen mehrfach Gelegenheit hatten. Alle diese Genossenschaften bleiben auch während der frühkapitalistischen Epoche bestehen, allerdings wiederum in teilweise veränderter Gestalt, ohne jedoch die Grundzüge ihres Wesens völlig einzubüßen.

Siehe die zusammenfassende Darstellung bei Gierke, a. a. O. Über die Gewerkschaften insbesondere sind wir gut unterrichtet durch die umfangreiche Literatur über den Bergbau, deren wichtigste Erscheinungen, soweit sie nicht bereits erwähnt sind, der Leser im 5. Hauptabschnitt verzeichnet findet. Dasselbe gilt von den Salzgenossenschaften. Am dürftigsten ist die Literatur über die Partenreederei, die einmal eine gründliche Bearbeitung erfahren sollte. Bisher ist sie immer mit ein paar gelegentlichen Bemerkungen abgetan worden. Siehe von Below in den Jahrb. f. NÖ. 20, 42 ff. und die daselbst genannten Schriften. Ferner: Emil Fitger, Die wirtsch. u. techn. Entwicklung der Seeschiffahrt, in den Schr. d. V. f. Soz.-P. CIII. 1902. B. Hagedorn, Betr. Formen und Einrichtungen des Emdener Seehandelsverkehrs, in den Hans. Gesch.-Bl. 36, 337 ff. Gut unterrichten über die P.R. manche der alten Kaufmannsbücher; besonders anschaulich werden sie in dem Buche von Kegel, Der Handel in Hamburg (1808), behandelt. Anteilsgenossenschaften waren auch die berühmten südfranzösischen Korallenfischereigesellschaften des 16. u. folg. Jahrhunderts, deren Vermögen aus (ursprünglich 24) „Carats" bestand und die die Zuschußpflicht kannten. P. Masson, Les Comp. du Corail (1908), 57 ff. 60. 229 u. ö. Vgl. auch die Darstellung im 22. Kapitel.

Alle diese Gesellschaftsformen haben, trotz vielfacher Abweichungen im einzelnen, doch eine annähernd gleiche Entwicklung und Umbildung seit dem Ausgange des Mittelalters erfahren, die sich etwa wie folgt kennzeichnen läßt:

Ursprünglich sind sie alle reine Handwerkergenossenschaften, das heißt Arbeitsgenossenschaften kleiner selbständiger Produzenten. Sie erfassen die ganze Persönlichkeit ihrer Mitglieder,

wie alle echten Genossenschaften des Mittelalters, und stellen sowohl eine Arbeits- wie eine Eigentumsgemeinschaft dar. Der einzelne leistet seinen Anteil Arbeit und hat seinen Anteil an dem im Gesamteigentum stehenden Sachgüterkomplex, mit dem oder an dem die Arbeit ausgeführt wird: Acker, Bergwerk, Salzwerk, Mühle, Schiff. Nun trennen sich mit der Zeit Betrieb und Besitz, die ursprünglich zusammenfielen. Diejenigen, die die Arbeit leisten, sind nicht mehr (zunächst nicht mehr ausschließlich, dann überhaupt nicht mehr) dieselben Leute, denen die Anteile an den Produktionsmitteln gehören. Diese Anteilseigner hören aber darum nicht auf, eine Korporation zu bilden. Nur daß diese natürlich durch die Loslösung von der ihre eigenen Wege gehenden Arbeitsgenossenschaft ihren Charakter ändert: sie entwickelt sich immer mehr zu einer reinen Vermögensgenossenschaft, für deren Mitgliedschaft am Ende des langsamen Umbildungsprozesses (in den meisten Fällen erst im 18. Jahrhundert) die Quotenanteile am Gesamtvermögen (Kuxe, Parten usw.) die alleinige Grundlage bilden.

Was uns hier vor allem angeht, ist dieses: daß alle die genannten Genossenschaften nach wie vor auch als Wirtschaftsformen weiterbestehen, daß sie als solche der Entwicklung des Kapitalismus (wenn wir von den landwirtschaftlichen Arbeitsgenossenschaften absehen, deren Bedeutung eine räumlich eng begrenzte war) Dienste leisten, daß sie wesentliche Erfordernisse dieser Wirtschaftsweise zu erfüllen imstande sind, daß sie aber bis zum Schlusse ihre Herkunft aus Handwerkergenossenschaften nicht zu verleugnen vermögen, weshalb sie, als Ganzes betrachtet, deutlich wiederum das Gepräge der Übergangserscheinung tragen. Auch sie sind keine reine Handwerkergenossenschaft *mehr* und sind *noch* keine kapitalistische Unternehmung. Was sie aber von dieser hauptsächlich unterscheidet und sie mit den Wirtschaftsformen des Handwerks verknüpft, ist die persönliche Gebundenheit ihrer Mitglieder, ist die infolgedessen stark persönliche Färbung des Kapitalverhältnisses. Das zeigt sich besonders deutlich, wenn wir etwa die Partenreederei oder die Gewerkschaft mit einer modernen Aktiengesellschaft vergleichen. Die Inhaberschaft eines Kuxes oder einer Schiffsparte bildete (noch viel mehr in der früheren Zeit als in der Gegenwart, in die ja noch immer Reste jener alten Genossenschaftsformen hineinragen) ein persönliches Band zwischen dem Inhaber und dem Bergwerk oder dem Schiff.

Der Kuxenbesitzer bleibt zu regelmäßigen Leistungen (Zubußen) verpflichtet, der Parteninhaber hat an jeder Fahrt besonderen Anteil. Beide können ihren Anteil, der immer auf den Namen lautet, viel schwerer zu Gelde machen als etwa der Inhaber einer Aktie. „Es bildet sehr oft einen der hauptsächlichsten Einwände gegen die Beteiligung an einer Partenreederei, daß Schiffsparte in der Regel gar nicht zu veräußern sind, selbst nicht mit einer namhaften Einbuße im Preise. Der Partner muß in der Regel das Ende der Unternehmung abwarten, den Verkauf oder den Untergang.“ [1]

Wie stark die persönliche Färbung des Gewerkenverhältnisses noch im Anfang des 19. Jahrhunderts war, empfinden wir deutlich bei einem Studium des damaligen Bergbaus. Wir sehen, wie die Anwerbung und Behandlung selbst entfernter Gewerken doch immer noch auf einem unmittelbar persönlichen Verkehr aufgebaut ist[2].

Auch dieses Umstandes muß schließlich noch Erwähnung geschehen, wenn wir uns die Wesenheit jener halb kapitalistischen Wirtschaftsformen ins Gefühl bringen wollen: daß sie ihrer ganzen Struktur nach die Entfaltung des reinen Erwerbsprinzips ausschlossen, das vielmehr erst in der kapitalistischen Unternehmung sich die ihm völlig entsprechende Form geschaffen hat. Es ist ein glücklicher Gedanke, den ein guter Kenner des alten Bergbaus einmal äußert, wenn er von der Gewerkschaft (als der damals noch einzigen Gesellschaftsform des Bergbaubetriebes) sagt[3]: „Auf viele Jahre Nachsicht, wohl halbe Jahrhunderte durch, wie der sächsische Gewerke seine vaterländischen Kuxe mit Zubußen bauet, und endlich doch die glückliche Ausbeute, vielleicht für seine spätern Nachkommen erst erreicht, ist bei keinem Holländer, überhaupt bei keinem Ausländer, zu rechnen.“

V. Die Familiengesellschaften

Die Familie als Wirtschaftsform ist uralt. Man kann sie geradezu als die Urform aller wirtschaftlichen Organisation betrachten und findet ihre Spuren unschwer wieder in allen hand-

[1] E. Fitger, a. a. O. S. 99.

[2] Anschaulich geschildert in des ehemaligen Bergmeisters v. Trebra hübscher Schrift: Bergmeister-Leben (1818), 93 ff. (Es handelt sich um die Gewinnung holländischer Geldleute als Gewerken für die sächsischen Bergwerke.)

[3] von Trebra, a. a. O. S. 145.

werksmäßigen Einzelbetrieben, die teilweise noch heute (Landwirtschaft! Hausindustrie!) schlechthin auf der Familie beruhen. Wenn wir hier aber eine Form der Gesellschaftswirtschaft als Familienwirtschaft erkennen, so denken wir an einen besonderen Zweig, den diese getrieben hat. Wir denken an jene Familienverbände, die wir im Spätmittelalter und tief in die neue Zeit hinein — namentlich in Italien und Deutschland — als Träger zum Teil bedeutender Handels-, Industrie- und Transportunternehmungen antreffen und die als Wirtschaftsformen der frühkapitalistischen Epoche von nicht zu unterschätzender Bedeutung gewesen sind[1].

Solche Familiengesellschaften entstanden wohl in der Regel, wenn die Söhne beim Tode des Vaters dessen Geschäfte in ungeteilter Erbengemeinschaft fortführten.

Sie erweiterten sich dann häufig durch Aufnahme von andern Verwandten, ja schließlich auch von befreundeten Familien.

Von solchen Familiengesellschaften ist nun während der ersten Jahrhunderte der frühkapitalistischen Epoche ein Teil gerade des großen Handels, der großen Industrie, sind vor allem auch Geldgeschäfte im großen betrieben worden. Durch das Zusammenwerfen zahlreicher Vermögen kamen zum Teil recht erhebliche Summen als Geschäftsfonds zusammen[2].

Ich nenne ein paar der bekanntesten dieser Familiengesellschaften in Italien und Deutschland:

In *Italien*: die Bardi, Peruzzi, Alberti, Soderini, Strozzi, Acciaiuoli, Medici u. a. in Florenz, wo, wie man sagen kann, alle bedeutenden Geschäftshäuser von solchen Familiengesellschaften geführt wurden, die zum Teil befreundete Familien sich eingegliedert hatten. So bestand die Gesellschaft der Alberti (1322) aus 4 Hauptgesellschaftern, 3 Söhnen Alberti und 2 Söhnen Neri; die Peruzzi (1313) aus 8 Mitgliedern des Hauses Peruzzi, 2 Mitgliedern aus dem Hause Baroncelli und 6 Angehörigen anderer Häuser, 1339 aus 11 Peruzzis und 9 Abkömmlingen anderer Familien; die Acciaiuoli-Gesellschaft umfaßte

[1] Aus der rechtsgeschichtlichen *Literatur* über die Familiengesellschaften ist vor allem zu nennen Max Weber, Die Handelsgesellschaften des Mittelalters. 1889. Vom wirtschaftsgeschichtlichen Gesichtspunkt aus sind sie gewürdigt bei Schulte, Geschichte des Handels; Strieder, Organisationsformen; Sieveking, Aus venetianischen Handlungsbüchern; Ehrenberg, Z. d. F.; Falke, Gesch. d. Hand.; Schmoller, Gesch. d. Unternehmung; Peruzzi, Storia dei banchieri, und vielen andern.

[2] Über den Umfang der Geschäfte spreche ich, weil er eine besondere Angelegenheit je der besonderen Zweige des Wirtschaftslebens ist, weiter unten im 3., 4. und 5. Hauptabschnitt.

(1340) 14 Acciaiuoli und 4 andere. Aber auch in andern italienischen Städten begegnen wir diesem Typus: so den Soranzos in Venedig.

In *Deutschland* sind die süddeutschen Städte vornehmlich die Heimat der großen Familiengesellschaften. Wir treffen in Augsburg: die Fugger, die Welser, die Heerwart, die Neidhart, die Manlich, die Baumgarten; in Nürnberg: die Imhof, die Ebner, die Volkamer, die Tucher; in Ulm: die Ruland.

Aber auch in Deutschland kommt die Familiengesellschaft in andern Landesteilen vor: so ist das Gebiet der Hansa keineswegs, wie man wohl geglaubt hat, mit dieser Wirtschaftsform unbekannt: ich erinnere an die Loitzen in Stettin.

Auch in Deutschland weiten sich die Familiengesellschaften teilweise zu recht ansehnlichen Verbänden aus: so umfaßt die Welser-Gesellschaft nach dem Vertrage von 1508 nicht weniger als 18 Personen: Welsers, Vöhlins, Imhofs, Heintzels u. a.

Man hat wohl gelegentlich auch die großen Händlergenossenschaften, wie die Ravensburger Gesellschaft, als Familiengesellschaften aufgefaßt. Das geht aber nicht an, weil jene Genossenschaften (wie wir sie immer wohl noch am besten nennen) aus ganz anderer (nämlich zünftlerischer) Wurzel erwachsen sind, so sehr auch, wie zuzugeben ist, in ihnen die Verwandtschaftsbeziehungen eine große Rolle spielen und ihr Geschäftsgebahren viel Ähnlichkeiten mit dem der Familiengesellschaften aufweist.

So bedeutend nun aber in zahlreichen Fällen der Umfang und die Geschäftstätigkeit dieser Familiengesellschaften waren: es genügt, sich die Millionenvermögen der Medici, der Welser, der Fugger ins Gedächtnis zu rufen: so verkehrt wäre es, in ihnen moderne kapitalistische Unternehmungen zu erblicken. Ja, sie auch nur als „Offene Handelsgesellschaften" zu bezeichnen, scheint mir irreführend zu sein. Wir müssen uns jedenfalls gegenwärtig halten, daß sie selbst juristisch nur zum Teil dem Begriffe einer Offenen Handelsgesellschaft entsprechen: soweit dieser nämlich als Merkmal die Solidarhaft sämtlicher Gesellschafter in sich schließt. Während sie sich auch in der juristischen Konstruktion dadurch wesentlich von der Offenen Handelsgesellschaft unserer Zeit unterscheiden, daß sie keine selbständigen „Firmen" waren, wenn wir Firma in dem Sinne eines von den leibhaftigen Gesellschaftern getrennten Rechtssubjektes verstehen. Ich bestreite mit aller Entschiedenheit, daß gerade die bekanntesten jener Familiengesellschaften, daß die Medici, die Welser, die Fugger eine Firma im heutigen Verstande gewesen sind und werde meine Ansicht weiter unten, wo ich von der Entstehung der Firma spreche, zu begründen suchen: siehe das 10. Kapitel.

Wie man aber auch diese juristische Streitfrage entscheiden möge: sicher scheint es mir, daß die Familiengesellschaften keine modernen kapitalistischen Unternehmungen im ökonomischen Sinne waren, weil ihnen einige wichtige Merkmale dieser Wirtschaftsform fehlten. Was sie von unsern heutigen kapitalistischen Unternehmungen unterscheidet, ist vor allem folgendes:

1. ist in ihnen das Erwerbsprinzip noch keineswegs zu voller Ausbildung gelangt, kann in ihnen ihrer ganzen Struktur nach auch sich nicht rein entwickeln. Dazu ist ihr Geschäftsgebahren zu sehr von andern Rücksichten mitbestimmt. Wir erinnern uns des Ausspruches eines der Medici, dem der Glanz des Hauses Medici mehr am Herzen lag als der schrankenlose Erwerb; wir erinnern uns der Sonderstellung, die Jakob Fugger mit seiner amerikanischen Denkweise im Kreise seiner Anverwandten einnahm, und finden in solchen gelegentlichen Zeugnissen die Richtigkeit der aus der Wesenheit der Familiengesellschaft gewonnenen Ansicht bestätigt, daß sie alles andere als eine reine Erwerbsunternehmung war.

Sehr glücklich kennzeichnet Falke (Gesch. d. d. Handels 2, 332) die Eigenart der Familiengesellschaften, wenn er von ihnen sagt: „Der Handel dieser Geschlechter war nicht das Mittel, um am schnellsten und leichtesten reich zu machen und dann in andere Hände überzugehen, sondern das Band, wodurch ein ganzes weit verzweigtes Geschlecht den Reichtum auf viele Jahrhunderte mit langsamer doch sicherer Mehrung an sich fesselte, die bleibende Grundlage einer hervorragenden Stellung im bürgerlichen Gemeinwesen, die nie fehlende Gelegenheit zu einer würdigen und bildenden Tätigkeit für alle nachwachsenden Glieder des Hauses."

2. wollten wir uns aber auf solche Schlüsse allgemeiner Natur nicht allein verlassen, so genügt ein Blick in die Geschäftsbücher jener Häuser, um einzusehen, daß wir es ganz und gar nicht mit kapitalistischen Unternehmungen heutigen Stils zu tun haben. Wir erkennen aus ihnen deutlich, daß das ganze Geschäftsgebahren doch noch wesentlich von brüderlichen Gemeinschaftsgefühlen beherrscht wird, die nur langsam von den reinen Geschäftserwägungen und Geschäftsauffassungen verdrängt werden. Man ist wirklich noch „unter Brüdern".

Vor allem: es gibt in den meisten Fällen noch kein selbständiges, von dem Familienvermögen begrifflich und buchmäßig scharf getrenntes Geschäftsvermögen. Der Grundsatz, der ursprünglich aller Familienwirtschaft eigen war: daß alle Ein-

nahmen in eine Kasse fließen, alle Ausgaben aus dieser gemeinsamen Kasse beglichen werden, beherrscht in weitem Umfange die Geschäftsführung selbst der ganz großen Handlungshäuser noch im 15. und 16. Jahrhundert. Wie sich in der Rechtsvorstellurg erst ganz allmählich die Idee eines selbständigen Geschäftsvermögens herausbildet, werden wir noch verfolgen können. Hier mag nur an einzelnen Beispielen gezeigt werden, daß in Wirklichkeit es im 15. und 16. Jahrhundert selbst in fortgeschrittenen Wirtschaftsgebieten nicht bestand.

So erfahren wir von dem Geschäft der Gebrüder Soranzo in Venedig (15. Jahrhundert): „Der Fraterna gehörte das Vermögen, die ererbten Häuser und Staatsschulden, gemeinsam waren aber auch die Ausgaben des Haushalts. Die Spese di bocha per la fraterna betrugen 1409 bis 1418 960 Duk., also 96 Duk. pro Anno. 1424 wurde eine Sklavin namens Maria für die Fraterna gekauft, 1408 stiftete die Fraterna dem Kloster S. Lorenzo ein Tuch von weißer Seide." H. Sieveking, Aus venetianischen Handlungsbüchern, in Schmollers Jahrb. 26, 190.

„Das Pisaner ‚Hauptbuch' der Medici von 1424—26 erzählt uns nicht nur von Handlungsgeschäften, sondern auch von . . . Details des Haushalts. In den Spesi di bancho werden nicht nur die Ausgaben für Streusand, Federhalter und Kerzen gebucht, wir hören nicht nur, wie dem Pferdevermieter Luca di Giovanni ein Pferd abgekauft wird, sondern wir können genau die Ausrüstung der für Averardo gekauften Sklavin Madalena und die Krankenkost des Handlungsdieners Paolo di Ser Nado verfolgen". . . „Wie andere ‚Hauptbücher' spricht auch das von 1459 nicht nur von Geschäften, sondern auch von den ‚Spese di chasa per nostro vivere'. f. 4 werden im einzelnen die Ausgaben für die Ausstattung des Palastes aufgezählt. 10 Ducati die camera oder 38 ℔ mail. 10 s. werden für einen Gobelin ausgegeben. Für 80 ℔ 2 s. werden ein großes, ein mittleres und ein kleines Bett fürs Fremdenzimmer angeschafft" usw., wie nachzulesen ist bei H. Sieveking, Die Handlungsbücher der Medici (Sitzungsberichte der Kais. Akad. d. Wiss. in Wien, phil.-hist. Kl. Bd. CLI. 1905. S. 32. 37 und öfters).

Dasselbe Bild gewährt uns die Ordnung des Fuggerhauses. In der Inventur des Jahres 1527 wird zwischen Privatvermögen des oder der Fugger und dem Geschäftsvermögen kein Unterschied gemacht. Die Inventarisierung der Kleider und Betten erfolgt ebenso wie die der eigentlichen Geschäftsstücke. Ebenso gehen Privat- und Geschäftseinnahmen und Ausgaben offenbar durcheinander. Siehe Jak. Strieder, Die Inventur der Firma Fugger aus dem Jahre 1527. 1905.

Demgemäß ist die Geschäftsführung (wie sie in der Buchführung ihren Ausdruck findet) patriarchalisch, lax, „brüderhaft".

„Die Berechnung des Handlungskapitals und seiner Verzinsung scheint dem einzelnen Kaufmann nicht in den Sinn gekommen zu sein." Sieveking in Schmollers Jahrb. 25, 319. Das 15. und

16. Jahrhundert kennt selbst in den italienischen Handlungsbüchern noch keine Zinsenberechnung.

Bilanzen wurden keineswegs alljährlich gezogen. Inventuren nur alle Jubeljahre aufgenommen. Die Fugger nahmen zwischen 1511 und 1527 keine Inventur auf: beidemale wird sie nur veranlaßt durch einen Wechsel der Geschäftsinhaber. J. Strieder, Inv. d. Fugger. Es gab natürlich auch schon Ausnahmen: Häuser, die häufiger Inventuren aufnahmen. So berichtet Strieder, a. a. O. S. 3/4, von der „Firma" Antoni Haug d. Ä., Hans Langnauer, Ulrich Link und Mitverwandte, daß sie in den Jahren 1533, 1543, 1545, 1547, 1549, 1551, 1553, 1555, 1557, 1560, 1561 und 1562 eine Inventur aufgenommen hat. Vielleicht weil sich diese „Firma" schon von dem Charakter der neuen Familiengesellschaft mehr entfernte.

Wie die Gewinne berechnet wurden: in der Welser- und Höchstetter Gesellschaft streiten sich die Teilhaber, ob ihr Gewinn 33000 oder 28000 fl. beträgt: Chr. d. St. 23, 146 ff.; 25, 116 ff., bei Schulte, Gesch. d. Hand. 1, 669.

„Da die Soranzos 4 Brüder waren, hätten nach den Grundsätzen der Commenda von jedem Unternehmen der geschäftsführende Bruder $^1/_4 + {}^1/_4$ der übrigen $^3/_4 = {}^7/_{16}$ erhalten müssen. Das scheint aber für die Gebrüder ein zu schwieriger Bruch gewesen zu sein. Wenigstens wird Donado von dem Gewinn seiner Reisen in der Regel die Hälfte, die andere der Fraterna gutgeschrieben. 1407 war er in Spanien seiner Kasse beraubt worden. Von diesem Verlust brauchte er nur $^1/_3$ mit 343 Duk. zu tragen, während die übrigen 646 (?) Duk. der Fraterna zur Last fielen . . ." Sieveking in Schmollers Jahrb. 26, 193.

Streitigkeiten unter den Familiengenossen wurden in Florenz und anderwärts nicht im ordentlichen Prozeßwege, sondern durch Schiedsgerichte erledigt. M. Weber, a. a. O. S. 132.

VI. Die Gelegenheitsgesellschaften

1. Die Fortdauer der Gelegenheitsgesellschaften im Zeitalter des Frühkapitalismus

Neben den Dauerverbänden, die ihre Mitglieder auf Lebenszeit oder für eine lange Reihe von Jahren zu gemeinsamem Geschäftsbetriebe zusammenhielten, kannte das Mittelalter, wie wir wissen, Gesellschaftsformen, die mehrere Personen für eine kurze Spanne vereinigten, damit sie einen bestimmten, festumschriebenen Kreis von Geschäften gemeinsam erledigten. Diese Gelegenheitsgesellschaften, wie man die hier in Frage kommenden Wirtschaftsformen am besten bezeichnen kann, trugen dann in ihren einzelnen Typen ein durchaus verschiedenes Gepräge. Die Hauptarten waren folgende:

1. die Commenda im weiteren Sinne[1]: beruht auf der Hingabe

[1] Eine einheitliche Namengebung hat sich in der Literatur nicht

eines Geldbetrages (oder einer Warenmenge) zu gemeinschaftlichem Gewinn und auf die Einlage beschränkten Verlust. (Goldschmidt.) Dabei sind zwei Möglichkeiten zu unterscheiden:

a) nur der eine Teil der Vertragschließenden bringt die Produktionsmittel auf (gibt Geld oder Ware zum Betrieb des Geschäftes), der andere Teil leistet die Arbeit: das ist der Fall der Commenda im engeren Sinne, ist diejenige Gesellschaftsform, die man in Venedig rogadia, im deutschen Rechtsgebiet sendeve nannte; wobei wieder unterschieden werden kann, ob der Geld-(Waren-)geber

α) auch Auftraggeber; oder

β) nur Darleiher ist.

(Nach der, wie ich schon früher ausgeführt habe, meines Dafürhaltens glücklichen Konstruktion Lastigs hätten wir es in diesen Fällen juristisch überhaupt nicht mit einer Gesellschaft, sondern im ersten Falle mit einer loc. cond. operis, im zweiten Falle mit einer Form des mutuum zu tun). Oder:

b) alle beim Geschäft beteiligten Personen tragen zu den Produktionsmitteln bei; nur einer (einige) ist (sind) aber im Geschäft tätig: collegantia in Venedig, weggelinge im Hansagebiet, societas (maris-terrae) in manchen Quellen: Bonus Joh ... et bon. senior rubeus contraxerunt societatem, in quam bonus joh. libr. 34 et bonus senior 16 contulit. hanc societatem portare debet alexandriam laboratum nominatus bonus senior etc. (Genueser Urk., bei Goldschmidt, 260.)

2. Gelegenheitsvereinigung mehrerer Wirtschaftssubjekte zu gemeinsamem Geschäftsbetrieb, in dem alle tätig sind:

a) mit Gesellschaftsvermögen, an dem

α) alle (die Regel) } Gesellschaftsmitglieder beteiligt sind:
β) nicht alle }

---

eingebürgert, wird sich auch schwer einbürgern, da die verschiedenen Bezeichnungen in den Quellen in ganz verschiedenem Sinne gebraucht werden. Der Ausdruck Societas ist offenbar der weiteste: er umfaßt in der mittelalterlichen Sprechweise alle Kollektivbetriebe. Das Wort Commenda wird für verschiedene Unterarten gebraucht, zuweilen im Gegensatz zu Societas, zuweilen im gleichen Sinne. Ebenso der Ausdruck partecipatio. In Venedig scheinen rogadia und collegantia ungefähr denselben Unterschied bezeichnet zu haben wie sendeve und weggelinge im Gebiet der Hansa und des deutschen Rechtes. Siehe die im 18. Kapitel des 1. Bandes genannten Schriften, von denen für das romanische Rechtsgebiet Goldschmidts Universalgesch. d. HR., für das germanische die verschiedenen Schriften Silberschmidts für die Terminologie hauptsächlich zu Rate zu ziehen sind.

b) ohne Gesellschaftsvermögen (wobei ich an den Fall der Karawanenbildung, der Admiralschaften und ähnliche Fälle denke). (Juristisch können die hier als Gelegenheitsgesellschaften zusammengefaßten Wirtschaftsformen an sehr verschiedene Stellen des Rechtssystems gehören: so werden die unter Nr. 2 genannten unter dem Rubrum: Offene Handelsgesellschaft oder überhaupt nicht im Kapitel „Gesellschaftsrecht", sondern in dem: „Vertragsrecht" abgehandelt werden.)

Diese Gelegenheitsgesellschaften bleiben nun in allen Formen, die das Mittelalter ausgebildet hatte, auch die ganze frühkapitalistische Epoche hindurch bestehen und haben während dieser Zeit auf manchen Gebieten des Wirtschaftslebens offenbar eine recht erhebliche Bedeutung.

Ich führe je aus dem 16., 17. und 18. Jahrhundert ein paar mir besonders lehrreich erscheinende Beispiele an:

16. Jahrhundert: Im Jahre 1531 haben Bernhard Tychtel zu Tutzing, Hanns Ebner und Augustin Tychtel, Bürger zu Nürnberg, „nachdem sich eine Gesellschaft und Handlung, die sie und etliche andere ihrer Anverwandten mit dem kupferbergischen Kupfer, die nächsterschienenen 3 Jahre lang gehabt und getrieben haben, vollendet, und nun auf sie allein gewachsen ist, sich vereinigt und entschlossen, diese Gesellschaft auf den 1. January 1531 anzufahen und 3 Jahre lang währen zu lassen, und in solchen Handel zusammengelegt: 1.) Bernhard Tychtel für seinen dritten Theil 5000 fl. 2.) Hanns Ebner für sich selbst 3500 fl. 3.) Augustin Tychtel für sich selbst 3500 fl. 4.) Hanns Ebner und Augustin Tychtel haben zu ihrer zwey Drittheil zu sich eingenommen Sigmunden Fürer mit 800 fl. Bernhard Paumgärtner mit 700 fl. und Hieronymus Paumgärtner mit 1500 fl." Die Originalurkunde im Wortlaut abgedruckt bei Joh. Ferd. Roth, Gesch. des Nürnberg. Handels 1 (1800), 380 ff. — Georg und Christof Scheurl, Michel Behaim und Bernhard Geisler, alle aus Nürnberg, traten im April 1541 auf 6 Jahre, also bis 1547, zusammen, um auf Breslau Handel zu treiben. Die Scheurl zahlten dazu in monatlichen Fristen 6000 fl., M. Behaim 5681 fl. und B. Geisler 1950 fl.; Michael Behaim wurde zum Leiter und Faktor des Ganzen gewählt und erhielt als solcher 200 fl. besonderen Gehalt. Alle zwei Jahre hatte der Faktor die Schlußabrechnung an die Scheurl zu übersenden und ihnen den zufallenden Teil des Gewinnes zu überweisen; am Schlusse des sechsten Jahres fand die Überweisung des noch verbliebenen Stammgutes statt. Damit war die Gesellschaft aufgelöst. Der Vertrag mitgeteilt bei Joh. Falke, Gesch. d. deutsch. Handels 2, 335 f.

Ebenfalls im 16. Jahrhundert „gewann Nürnberg durch die Gesellschaft mit den Florentinern, Genuesen und Portugiesen, mit welchen einige nürnbergische Kaufleute zu andern 66 000 Dukaten geschossen, sämmtlich 3 Schiffe ausgerüstet und Waaren nach Kalekut geführet,

von dannen Spezerey und Edelsteine gebracht und großen Profit davon gezogen haben". Roth, a. a. O. 4, 193.

Ganz ähnliche Gelegenheitsgesellschaften begegnen uns in andern Ländern. Ich erinnere an die *französischen* Überseehandelsgesellschaften aus der ersten Hälfte und der Mitte des 16. Jahrhunderts, über die uns E. de Fréville in der Mémoire sur le commerce maritime de Rouen Tome II nº CX. CXXII einiges mitteilt; die Compagnie du corail von Marseille, über die G. Fagniez in der Revue historique Mai-Août 1881, p. 8 berichtet; viele der großen Überseehandelsgesellschaften *Englands* waren im 16. Jahrhundert Gelegenheitsgesellschaften, wie die Russia Company (1553), die African Co. (1553) u. a. Siehe jetzt R. W. Scott, The joint stock Comp. 1, 22. 62; 2, 17 ff. 36 ff. Nur daß sie dann zu dauernden Unternehmungen werden.

17. Jahrhundert: die Noordsche Compagnie in *Holland* entsteht 1613/14 durch eine Vereinigung derjenigen „Rhedereien", die in diesem Jahre jede für sich den Walfischfang betrieben hatten. Das Gesellschaftsvermögen wurde immer für einen Fischzug zusammengebracht; nach dem Verlauf wurde abgerechnet und ausbezahlt. Jedem Mitgliede stand es frei, ein nächstes Mal teilzunehmen oder nicht. Tatsächlich wechselte die Zahl der Teilnehmer sowie die Höhe des Gesellschaftsvermögens von Jahr zu Jahr. S. van Brakel, De holl. Handelscomp., 54 ff. 59. Aber auch die großen Indiengesellschaften, sowohl die verschiedenen französischen Gesellschaften wie die dänisch-ostindische (1616), wie die niederländisch-ostindische (1602), wie die niederländisch-westindische (1621), wie die englisch-ostindische (1600) waren in ihren Anfängen wenigstens Gelegenheitsgesellschaften, die nur für eine Reihe von Jahren (oder Reisen) einen Gesellschaftsfonds aufbrachten und nach Ablauf der Frist wieder auseinanderfielen (soweit sie nicht als Regulated Companies durch ihr Octroi zusammengehalten wurden). Siehe die im 4. Hauptabschnitt angeführte Literatur.

Für das *Ende des 17.* und den *Anfang des 18. Jahrhunderts* beschreibt Savary folgende Typen von Gelegenheitsgesellschaften, die bei ihm eine Unterart der Sociétés anonymes bilden und Sociétés momentanées heißen, „parce qu'elle ne dure qu'autant de tems qu'il en faut pour acheter et pour partager les marchandises, ou les deniers provenant de la vente qui en a été faite":

1. ein Kaufmann geht mit dem Kaufmann einer andern Stadt eine société anonyme (soc. participe ou par participation genannt) ein mit folgendem Zweck: in Nantes ist ein Schiff aus Ostindien angekommen, beladen mit verschiedenen Waren; ein Kaufmann genannter Stadt, der ein Verzeichnis der Schiffsladung empfangen hat, schickt dieses an seinen Geschäftsfreund in Paris und fragt bei ihm brieflich an, ob er bereit ist, mit ihm einen Teil der im Schiffe befindlichen Waren zu kaufen und zu verkaufen. Der Freund in Paris, nachdem er die Warenliste geprüft hat, antwortet dem Kaufmann in Nantes, daß er sich nichts besseres denken könne, als mit ihm sich an einem Einkauf bestimmter Waren, die das Schiff gebracht hat, zu beteiligen und Gewinn und Verlust beim Verkauf ebenfalls mit ihm zu teilen. Infolge dieser Antwort macht der Nanter Kaufmann das Geschäft und rechnet

mit dem Pariser Freunde ab, was man gewöhnlich Compte de participation nennt.

2. Drei oder vier Kaufleute, die gemeinschaftlich die Messe beziehen, kommen überein, den Einkauf auf gemeinschaftliche Rechnung zu besorgen und am Schlusse der Messe die gekauften Waren unter sich zu verloosen im Verhältnis zu dem Anteil jedes einzelnen am Einkaufsgelde.

3. Mehrere Kaufleute vereinigen sich, um beispielsweise im Falle einer Teuerung in Frankreich in größeren Massen Getreide in Polen aufzukaufen, um es nach Frankreich zu schaffen. Einer allein führt die Geschäfte.

Keine dieser „Gelegenheitsgesellschaften" tritt nach außen hin in die Erscheinung; deshalb sind sie eben „anonymes". (Der vierte Fall, den Savary als einen Fall der Gelegenheitsgesellschaft anführt, ist ein Ring, den eine Anzahl Großkaufleute abschließen, um den Preis einer Ware durch Einsperrung zu treiben.) Savary, Parfait négociant 2, 20 ff.; Dict. de Comm. 2, 1571—73.

Ähnliche Gesellschaftsformen beschreibt für *Holland*: J. P. Ricard, Négoce d'Amsterdam (1723), 369 seg.;

für *England:* Jac. Giles, Lex mercatoria or the merchants companion. 2. ed. 1729. Ch. X.

Es hieße aber die Bedeutung der Gelegenheitsgesellschaften für die Ausbildung des Kapitalismus unterschätzen, wollte man nur ihre alten Formen würdigen. Wir müssen vielmehr einsehen, daß sie über diese hinaus eine weitreichende Wirkung ausgeübt haben; daß sie teilweise die Keimzellen sind, aus denen sich andere kapitalistische (Gesellschafts-)Unternehmungen entwickeln konnten.

2. Die Bedeutung der Gelegenheitsgesellschaften für die Entwicklung der kapitalistischen Wirtschaftsformen

Ich habe seinerzeit ausgeführt, weshalb ich gerade die verschiedenen Formen der Gelegenheitsgesellschaft für die dem mittelalterlichen, handwerkerlichen Wirtschafts- (insonderheit Handels-)Leben angemessenen Ordnungen der gesellschaftlichen Wirtschaftsweise halte. Sie gaben einerseits dem kleinen Handwerker die Möglichkeit, sich durch Heranziehung von Geldgebern die allernotwendigsten Produktionsmittel zu verschaffen, und boten andererseits allen jenen zahlreichen Personen, die „gelegentlich" Handel treiben wollten, diese „Gelegenheit" am bequemsten dar. Ich kann nur immer wiederholen: es ist eine kindliche Vorstellung, die Commenda- und Societasverhältnisse des Mittelalters für „kapitalistische" Organisationen anzusehen; es zeugt von sehr geringem Verständnis für die Wesenheit wirtschaftlicher Zusammenhänge, wenn man in jedem Handwerker,

der sich ein paar Hundert Mark für seinen Handwerksbetrieb ausborgt, oder in jedem Miles oder Notarius, der seine Ersparnisse dem kleinen Händler „kommendiert", „kapitalistische Unternehmer" erblicken zu sollen glaubt. Vor allem müssen sich die Juristen, wenn sie wirtschaftliche Zustände begreifen wollen, zu der Erkenntnis durchringen, daß die formale (sie allein interessierende) Beziehung noch gar nichts über den zugrunde liegenden wirtschaftlichen Inhalt aussagt. Ich habe schon früher darauf hingewiesen, daß der Jurist (gewiß durchaus mit Recht) beispielsweise das Rechtsverhältnis des Mutuums feststellt, sobald eine Geldsumme mit dem Versprechen der Rückgabe ausgeliehen wird; daß er also keinen Unterschied sieht und sehen darf (vorausgesetzt daß die Form dieselbe ist) zwischen dem Notdarlehn im Betrage von 50 Mk., das ein armer Supernumerarius beim Wucherer aufnimmt, und der 5-Millionenanleihe, mittels deren die große Aktiengesellschaft ihr Kapital ausweitet. Diese schlichte Einsicht auf die „Gelegenheitsgesellschaften" angewandt, muß zu der Überzeugung führen, daß Commenda und Societas jedweder Form ebenso gut im Rahmen handwerksmäßiger wie kapitalistischer Wirtschaft vorkommen können, daß eine bestimmte Gesellschaftsform an sich nichts, aber auch gar nichts über das Wesen des von ihr erfaßten Wirtschaftsvorgangs aussagt.

Man hätte mir, statt den aussichtslosen Versuch zu machen, meine Ansicht, daß aller mittelalterliche Handel entweder Gelegenheitshandel oder Handwerk war und nichts mit modernem Kapitalismus gemein hatte, zu widerlegen, gescheiterweise etwas ganz anderes entgegenhalten sollen. Man hätte mich darauf hinweisen sollen, daß die Commenda und die Rogadia, die Sendeve und die Weggelinge des Mittelalters zwar ganz und gar nichts mit Kapitalismus zu tun hatten, daß sie aber auf Grundsätzen und Vornahmen aufgebaut waren, die sich als sehr geeignet erwiesen, kapitalistische Wirtschaftsformen herbeizuführen. Jene Rechtsverhältnisse, die die Gelegenheitsgesellschaften zustande brachten, waren aus einem dem Mittelalter fremden Geiste geboren, sie mußten deshalb revolutionär wirken, mußten schließlich bei weiterer Ausdehnung das feste Gefüge der mittelalterlichen Welt zersprengen helfen, mußten neue Beziehungen der wirtschaftenden Menschen untereinander anbahnen. Zwar bediente sich ihrer das Handwerk jahrhundertelang, ohne Schaden zu leiden. Aber unmerklich schuf es in diesen von ihm selbst

erzeugten Rechtsformen die Mittel zu seiner eigenen Überwindung. Und in dieser Revolutionierung der Grundsätze, auf denen das Wirtschaftsleben ruhte, liegt die besondere Bedeutung, die der Gelegenheitsgesellschaft und ihren verschiedenen Rechtsformen für die Entfaltung des Kapitalismus, insonderheit für die Ausbildung der kapitalistischen Wirtschaftsformen innewohnt.

Die revolutionären Gedanken aber, auf denen die mittelalterlichen Gelegenheitsgesellschaften ruhten, waren vornehmlich folgende:

1. die vertragsmäßige Verknüpfung und die dadurch herbeigeführte Zusammenfassung weder verwandtschaftlich, noch nachbarlich, noch beruflich miteinander verbundener, also „fremder" Personen zu gemeinsamem Wirken: zwar wurde das „Fremdtum" in den Anfängen beschränkt: die meisten Statuten gestatteten die Beziehungen nur zwischen Bürgern derselben Stadt. Aber der erste Schritt, an Stelle natürlicher, gewachsener, „organischer" Beziehungen gewillkürte, gemachte, „mechanische" zu setzen, war doch getan. Die „gesellschaftsmäßige" Vereinigung war grundsätzlich an Stelle der „gemeinschaftsmäßigen" getreten. Der Zweckverband hatte den natürlichen Verband ersetzt.

2. die Lostrennung des Geschäfts von der ganzen Persönlichkeit wurde durch jene Zweckverbindungen auf Zeit bewirkt. Damit war aber die Möglichkeit gegeben, das Geschäft zu eigenem Leben, zu eigener Selbständigkeit zu entwickeln, das heißt, wie wir noch sehen werden, den Grundgedanken der kapitalistischen Unternehmung zur Entfaltung zu bringen. Alle andern Gesellschaftsformen vereinigten lebendige Menschen mit ihrem ganzen Lebensinhalt zu gemeinsamem Wirken: die Handwerkergenossenschaften so gut wie die Familienverbände. Es waren Vereinigungen, die auch Geschäfte machten. In der Gelegenheitsgesellschaft wurden Vereinigungen geschlossen, die nur Geschäfte machten. Den Commendator und den Tractor brauchte nichts zu verbinden als das Geschäft, und nur das Geschäft, losgelöst von der ganzen Persönlichkeit, band sie zusammen. Woraus sich dann später die Verselbständigung des Geschäftes ergab, namentlich auch die Verselbständigung des Geschäftsvermögens (das einstweilen noch als bloßer Geschäftsfonds erscheint).

3. durch die mechanische (vertragsmäßige) Verknüpfung war aber grundsätzlich eine andere Möglichkeit von weittragender

Bedeutung gegeben, die nämlich einer beliebigen Häufung von Produktivkräften, namentlich von Produktionsmitteln. Diese wurden jetzt ebenfalls nur durch Summierung zu größeren Beträgen zusammengefügt, und diese Summierung ist grenzenlos, ist nur noch begrenzt durch den Zweck. Damit aber waren alle Beschränkungen weggefallen, die in der organischen Natur der andern Gesellschaftsformen gelegen waren: in dem Familienvermögen, in der Größe der Zunft, in der natürlichen Beschränktheit der Sachgutkomplexe Schiff, Bergwerk, Mühle lagen die Grenzen der übrigen Kollektivbetriebe. Diese Grenzen gab es für die Gelegenheitsgesellschaft nicht mehr. Deshalb gewährte sie grundsätzlich der Entfaltung des Erwerbsprinzips auch von dieser Seite her freien Raum.

All das war keimhaft in ihr enthalten. Wie es sich zu den Formen der kapitalistischen Unternehmung entwickelte, werde ich im Zusammenhange darzulegen haben.

VII. Rückblick

Überblicken wir die „Erbschaft des Mittelalters", so finden wir eine Reihe langfristiger Wirtschaftsformen sich den Bedürfnissen des veränderten Erwerbslebens anpassen, ohne darum ihren besonderen Charakter einzubüßen: sie bewahren alle den stark persönlichen Zug, der das Mittelalter kennzeichnet, auch während der frühkapitalistischen Epoche, die selbst dadurch (wie durch viele andere Gestaltungen) ein stark persönliches Gepräge erhält. Die weniger persönlichen Wirtschaftsformen aber, wie wir sie in den Gelegenheitsgesellschaften sich ausbilden sehen, entbehren noch des wichtigen Bestandteils der Dauer. Erst mußten die Dauerformen versachlicht, die Sachformen dauernd werden, ehe der Kapitalismus die ihm angemessene Wirtschaftsform: die kapitalistische Unternehmung besaß, deren Herausbildung wir nunmehr verfolgen wollen.

Die Entwicklung, wie ich sie hier andeute, verläuft einheitlich im gesamten Bereiche der neueuropäischen Kultur. Zwar weisen die einzelnen Rechtsgebiete Abweichungen auf: die unter dem Einfluß des deutschen Rechtes stehenden Länder entwickeln vielleicht die genossenschaftlichen Formen stärker und ausschließlicher. Aber aus der Vogelschau gesehen, aus der wir hier die Wandlungen zu betrachten haben, verschwinden die Sonderzüge gegenüber den Gleichheiten der Entwicklung.

Zehntes Kapitel

Die Entstehung der kapitalistischen Unternehmung[1]

Literatur

Da von Wirtschaftshistorikern und Nationalökonomen die Frage nach der Entstehung der kapitalistischen Unternehmung meines Wissens bisher noch nicht aufgeworfen ist, so gibt es auch keine wirtschaftsgeschichtliche Literatur über das Gesamtproblem (I). Wir sind einstweilen angewiesen auf die Forschungen, die die Teilprobleme zum Gegenstande haben, die in den Unterabschnitten II—IV zur Erörterung gelangen.

Die erste hierher gehörige Spezialliteratur ist die rechtsgeschichtliche (II), von der in erster Linie die Literatur über die Geschichte des Gesellschaftsrechts in Betracht kommt, also die bekannten Bücher von Gierke, Goldschmidt, Lehmann, M. Weber u. a. Einen guten Überblick über den Stand der Forschung auf dem Gebiete des Gesellschaftsrechts gibt der Aufsatz von M. Hacman, Zur Entwicklung der offenen Handelsgesellschaft, in der Zeitschrift f. d. ges. HR. 69 (1911). In Betracht kommen ferner die Schriften über die „Firma" (im Sinne des HGB.) und die Handelsmarken: G. Dietzel, Das Handelszeichen und die Firma, im Jahrbuch des gem. deutsch. Rechts (herausg. von Bekker und Muther) Bd. IV. 1860. Homeyer, Haus- und Hofmarken. 1870. Lastig, Markenrecht und Zeichenregister. 1890. Viktor Ehrenberg, im HSt. Artikel „Firma". Tatsächliches über „Kaufmannsmerke" des 15. Jahrh. siehe bei Th. Hirsch, Danzigs Handels- und Gew.-Gesch. (1858), 223 ff.

Die juristische Literatur, die sich mit unserer Frage befaßt, scheint mir an dem Fehler zu kranken, daß sie verschiedene zwar verwandte, aber keineswegs sich deckende Probleme ungetrennt behandelt; in allen Schriften beispielsweise, die die Entstehung des abgesonderten Geschäftsvermögens verfolgen, werden die Probleme der Solidarhaftung mit erörtert, während doch die beiden Fragengebiete keineswegs zusammenfallen. Wird aber von der „Firma" gesprochen, so wird nicht immer mit der bei Juristen sonst üblichen begrifflichen Sauberkeit unterschieden zwischen den ganz und gar verschiedenen Begriffen, die dieses Wort ausdrückt: da es doch sowohl soviel wie Geschäft als

[1] Der Inhalt des folgenden Kapitels ist zum Teil bereits erschienen im Archiv Band 41.

auch soviel wie Geschäftsname bedeutet. Wenn wir von „Schulden der Firma“ oder von einer soliden Firma sprechen, meinen wir etwas ganz anderes, als wenn wir sagen: „die Firma dieser Gesellschaft lautet so und so“: was also das HGB. im Sinne hat, wenn es (§ 17) sagt: „Die Firma eines Kaufmanns ist der Name, unter dem er im Handel seine Geschäfte betreibt und die Unterschrift gibt.“ Wenn nichts anderes bemerkt wird, gebrauche ich das Wort stets in jenem (materialen) Sinn. An diesem Mangel einer nicht scharf durchgeführten Trennung der beiden mit dem Namen F. gedeckten Begriffe leidet auch die sonst verdienstvolle und den Gegenstand am ausführlichsten behandelnde Tübinger Dissertation von H. Erlanger, Ursprung und Wesen der F. 1892.

Eine vertiefte Rechtsgeschichte der Firma ist ein dringendes wissenschaftliches Bedürfnis.

Das Geschäft als Rechnungseinheit (III) wird in der Literatur über Buchhaltung behandelt. Von den systematischen Schriften dieses Wissenszweiges, die natürlich außerordentlich zahlreich sind und schon den Gegenstand mehrerer Bibliographien bilden: siehe A. Calmes, Zur Bibliographie der BH., in der Zeitschrift f. H.Wiss. u. H.Praxis 2 (1909/10), 157 ff., nenne ich einige, die die hier interessierenden grundsätzlichen Fragen der Buchhaltung am gründlichsten erörtern: Leo Gomberg, La science de la comptabilité et son système scientifique 1901. Seidler, Die theoretischen Grundlagen der doppelten Buchhaltung, in der Zeitschrift für Volkswirtschaft usw. Bd. 10. 1901. E. Léautey et Ad. Guilbaut, Principes généraux de comptabilité. Nouv. ed. 1903', idem, Traité . . . de compt. Viele Auflagen.

Vgl. auch A. Adler, Art. Buchführung im HSt., und von neueren Werken Friedr. Leitner, Grundriß der BH. und Bilanzkunde. 1. Band: Die doppelte kaufmännische BH. 2. Aufl. 1913. Friedrich Schär, Buchhaltung und Bilanz. 2. neugearb. Aufl. 1914.

Für die Geschichte der BH. kommen als Quellen in Betracht sowohl alte Handlungsbücher als alte Lehrbücher der BH. In der Literatur sind diese beiden Arten von Quellen meist nebeneinander verwertet. Die wichtigsten Erscheinungen sind folgende: E. L. Jäger, Beiträge zur Geschichte der Doppelbuchhaltung. 1874 (im wesentlichen Übersetzungen aus den Werken Manzonis, Pietras und De la Portes). Derselbe, Lucas Pacioli und Simon Stevin nebst einigen jüngeren Schriftstellern über BH. 1876 (enthält die — nicht fehlerfreie — Übersetzung Luc. Paciolis und Auszüge aus den übrigen). C. Desimoni, C. Colombo e il banco di S. Georgio, in den Atti della Soc. ligura di Stor. patr. Vol. 19. 1889. A. Gherardi, L' antica cam. del. Com. di Firenze, im Arch. stor. IV. ser. t. 16. V. Alfieri, La partita doppia appl. alle scritture delle ant. aziende merc. Venez. 1891 (verwertet die HB. der Soranzo). P. Rigobon, La contabilià di Stato nella Rep. di Firenze etc. 1892. V. Vianello, Luca Paciolo nella storia della ragioneria. 1896. G. Brambilla, Storia della ragioneria italiana. 1901 (die ausführlichste Darstellung). H. Sieveking, Aus venetianischen Handlungsbüchern, in Schmollers

Jahrbuch Bd. 25 u. 26 (verwertet die Handlungsbücher der Soranzo, zieht aber auch andere HB. in den Kreis seiner Betrachtung). A. Adler, a. a. O. (Überblick). H. V. Simon, Die Bilanzen der Aktiengesellschaften. usw. 4. Aufl. 1910 (enthält eine Reihe wertvoller Feststellungen namentlich zur Geschichte der Inventarisierung und Bilanzaufmachung). Carl Peter Kheil, Benedetto Cotrugli Raugeo. Ein Beitrag zur Geschichte der BH. 1906. C. Leyerer, Die HB. der Rep. Ragusa. 1907.

Alfieri war mir nicht zugänglich.

Zur Geschichte der Ditta (IV) hat meines Wissens bisher nur Richard Ehrenberg im Zeitalter der Fugger (Bd. II) sich geäußert.

I. Das Besondere der kapitalistischen Unternehmung als Vermögensorganisation

Fragen wir, was die kapitalistische Unternehmung als Vermögensorganisation, als welche wir sie hier zu würdigen versuchen wollen, von andern, insonderheit vorkapitalistischen Wirtschaftsformen unterscheidet, was ihr ihre ganz besondere Note gibt, was das Neue ist, das mit ihr in die Organisation der wirtschaftlichen Tätigkeit hineingetragen wird, so wird die Antwort nicht schwer fallen können: es ist die in ihr sich vollziehende Verselbständigung des Geschäfts, das heißt also: die Emporhebung eines selbständigen Wirtschaftsorganismus über die einzeln wirtschaftenden Menschen hinaus, die Zusammenfassung aller neben- und nacheinander sich vollziehenden geschäftlichen Vorgänge in einer Wirtschaft zu einer begrifflichen Einheit, die aber dann selbst als der Träger der einzelnen Wirtschaftsakte erscheint und ein eigenes, das Leben der Individuen überdauerndes, Leben führt. Zwar hatte es früher auch, und gerade im Bereiche des Wirtschaftslebens, ein überindividuelles Leben gegeben. Aber das hatte immer ein natürlich gewachsener Kreis lebendiger Menschen gelebt, der durch die Gemeinschaft der Glieder zu einem organischen Ganzen in der Gegenwart und durch die natürliche Abfolge der Geschlechter in Vergangenheit und Zukunft zu einer Einheit zusammengefügt wurde: der Stamm, die Sippe, die Familie, auch noch die Dorfgemeinde, die Innung waren solche überindividuelle Leben gewesen, auf die auch die wirtschaftlichen Akte bezogen wurden. Aber nun trat an Stelle dieser natürlichen Gebilde ein Abstraktum: „das Geschäft“: der Inbegriff der einzelnen Geschäfte. Damit waren die wirtschaftlichen Beziehungen von allem Persönlichen losgelöst; sie waren zu eigenem Leben erweckt. Die einzelnen Wirtschaftsakte wurden

nicht mehr auf eine bestimmte Person, sondern eben auf ein von rein wirtschaftlichem Geiste erfülltes Abstraktum, gleichsam auf sich selber als Ganzes bezogen: die Vermögensbeziehungen waren (in der öfters von mir angewendeten Ausdrucksweise) entpersönlicht, versachlicht.

Daß aber mit dieser Verselbständigung des Geschäfts in der Tat der Wesenskern der kapitalistischen Unternehmung (als Vermögensorganisation) bezeichnet ist, das sehen wir ein, sobald wir uns klar machen, daß damit erst eine Wirtschaftsform geschaffen war, in der die dem kapitalistischen Wirtschaftssystem innewohnenden Ideen zur Verwirklichung gebracht werden konnten.

Erst in einem solcherweise von der Person losgelösten Erwerbsmechanismus, wie es die kapitalistische Unternehmung ist, konnte auch das Erwerbsprinzip zur ungehinderten Betätigung gelangen. Erst die Versachlichung der Wirtschaftsakte ermöglicht es, sie ohne alle Rücksicht auf andere Interessen nur auf den Gewinn auszurichten, und die Verselbständigung des Geschäfts schafft dem grenzenlosen Gewinnstreben erst freie Bahn.

Aber ebenso wie das Erwerbsprinzip in der kapitalistischen Unternehmung erst zu voller Entfaltung gebracht werden kann, so wird auch die Idee der vollständigen Rationalisierung aller Wirtschaftsvorgänge, werden Planmäßigkeit und Zweckmäßigkeit erst im Rahmen dieser neuen Wirtschaftsform in die Wirklichkeit übergeführt. Erst in dem zu selbständigem Leben erweckten „Geschäft" wird die stete Fortdauer des wirtschaftlichen Prozesses gewährleistet, nachdem dieser einmal dem Erwerbsprinzip überantwortet war. Diese Stetigkeit war und ist in aller organisch-natürlichen Wirtschaft durch die in den Wirtschaftsbedingungen selbst gelegenen Umstände gegeben: die auf Bedarfsdeckung abzielende Unterhaltsfürsorge wird durch die sich stetig wiederholende Notwendigkeit, einen natürlichen Güterbedarf zu befriedigen, im Gange gehalten, und in den natürlichen Verbänden der Familie, der Zunft, sind die Formen geschaffen, in denen sich die der Sache entsprechende fortdauernde Tätigkeit vollziehen kann.

Die von der unmittelbaren Bedarfsbefriedigung losgelöste und auf den Umweg des Erwerbs verwiesene Wirtschaftsweise hat zunächst keine irgendwelche Gewähr der ununterbrochenen Fortdauer, vielmehr vollziehen sich die einzelnen Erwerbsakte in Gestalt von Geschäften sprunghaft, bis sie in der Einheit des

Geschäfts ihre Zusammenfassung erleben, womit dann die beständige Weiterführung in der Zeit verbürgt wird. Ist aber erst einmal in der Gestalt des selbständigen Geschäfts ein fortdauernder, auf Erzielung von Gewinn gerichteter Wirtschaftsbetrieb geschaffen, dann erweist er sich als die vollkommenere, weil stetigere und weil der Anwendung rationaler Leitsätze leichter zugängliche Organisation. Die Lebensdauer des Geschäfts ist nicht mehr an irgendwelche personale Zufälligkeit geknüpft, wie auch seine Ausgestaltung ausschließlich unter dem Gesichtspunkt höchster ökonomischer Zweckmäßigkeit erfolgen kann.

Die Entstehung der kapitalistischen Unternehmung verfolgen heißt also nichts anderes als feststellen: wie und wann sich „das Geschäft" verselbständigt hat und zum Träger der wirtschaftlichen Vornahmen geworden ist. Zu einer solchen Feststellung können wir nur auf Umwegen gelangen, da zu keiner Zeit von einem Unternehmer oder sonst jemand verkündet worden ist: von jetzt ab besteht eine kapitalistische Unternehmung in dem von den Theoretikern des 20. Jahrhunderts umschriebenen Sinne. Vielmehr ist die Verselbständigung vielfach ohne Wissen und Willen der Geschäftsleiter erfolgt, nur an einzelnen Vorgängen können wir deren Absicht, ihr Geschäft als solches sich gegenüberzustellen, wahrnehmen, teilweise haben außerwirtschaftliche Kräfte auf eine Verselbständigung hingedrängt, und diese ist dann auch nicht ausdrücklich als solche anerkannt und ausgesprochen, sondern ist nur in stillschweigenden Handlungen oder in der Verfolgung bestimmter Grundsätze zum Ausdruck gebracht worden, so daß wir aus Anzeichen auf ihr Dasein schließen müssen.

Soviel ich sehe, wird von drei ganz verschiedenen Seiten her die Verselbständigung der Geschäfte in der kapitalistischen Unternehmung angestrebt und durchgeführt, und aus der Vereinigung dieser drei Entwicklungsreihen geht die kapitalistische Unternehmung hervor. Die drei Interessenkreise, aus denen das Bemühen um Verselbständigung des Geschäfts hervorgeht, sind: die Jurisprudenz, die Geschäftstechnik und der Marktverkehr. Sie schaffen die Firma, die Ratio (ragione, raison) und die Ditta, welche Bezeichnungen alle drei, nur jede auf ihre Weise, die Selbständigkeit des Geschäfts zum Ausdruck bringen. Dieses wird durch jene Benennungen, die sich in den verschiedenen Sprachkreisen bis heute erhalten haben: der Deutsche sagt Firma, der Franzose Raison,

der Italiener Ragione oder Ditta, um dasselbe auszudrücken, in seiner Einheitlichkeit erfaßt: als Rechtseinheit, als Rechnungseinheit und als Krediteinheit, die in der Geschäftseinheit gipfeln oder zusammenfließen..

II. Das Geschäft als Rechtseinheit: die Firma

Der lange Weg, den die Rechtsentwicklung bis zu dem Rechtsinstitut der „Firma" zurückgelegt hat, ist, wie mir scheint, durch folgende wichtige Merksteine bezeichnet.

Uralt sind Sitte und Begriff des „Firmare", des Unterzeichnens mittels eines besonderen Zeichens an Stelle des Namens, das signum mercatoris, das ähnlich den Haus- und Hofmarken von den Kaufleuten in den germanischen und romanischen Ländern zu dem genannten Zwecke verwendet wurde. Vielleicht reicht diese Sitte in die Zeit zurück, in der die Kunst des Schreibens noch nicht unter den Kaufleuten allgemein verbreitet war.

Firmare bedeutet ja ursprünglich nur „bekräftigen", also auch eine Urkunde (anfangs durch Handauflegen) bekräftigen. Später nahm es die Bedeutung an, die es noch heute besitzt = firmieren, zeichnen, unterzeichnen. Das Substantivum Firma kommt (nach Goldschmidt) zuerst in den Urkunden des 14. Jahrhunderts vor im Sinne von Übereinkommen, Vertrag. Die Bedeutung von Unterschrift hat es zuerst in spanischen Gesetzen und Urkunden des 15. und 16. Jahrhunderts. Den heute damit verknüpften Sinn, sei es als Handelsname, sei es als Geschäft, hat der Ausdruck Firma erst sehr spät bekommen. In die Geschäfts- und Rechtssprache der romanischen Länder ist er, wie bekannt, überhaupt nicht übergegangen. Wann er zuerst in einer seiner Bedeutungen, in welcher zuerst er in Deutschland auftaucht, vermag ich nicht zu sagen. Auch Schirmer (siehe die Literaturübersicht im 4. Hauptabschnitt) gibt darüber keine nähere Auskunft. Vgl. im übrigen unten Seite 110.

Immer aber vertrat das Zeichen nur den Namen. Ja, es galt in den Anfängen wohl als der noch persönlichere, unmittelbarere Willensakt, da es ja sinnfälliger war als der immerhin schon abstrakte Name. Daß die Unterschrift oder Unterzeichnung etwas anderes hätte vertreten und verpflichten sollen als den lebendigen Menschen, der unterschrieb oder unterzeichnete (es sei denn ein anderes Konkretum wie das Haus oder den Hof), war ein Gedanke, der selbstverständlich außerhalb des Bereichs der Vorstellungswelt primitiver Menschen lag, wie sie in Europa während des größten Teils des Mittelalters Handel trieben und Geschäfte machten.

Die juristische Literatur des 14. und 15. Jahrhunderts erkennt denn auch in dem Handelszeichen immer nur den Zweck: „ad agnoscendum homines", das Zeichen charakterisiert und individualisiert eine Person nach einer bestimmten Seite: den einen nach Amt und Würde, den andern nach Geburt und Stand, den dritten nach bürgerlichem Beruf und Gewerbe, als Kaufmann, Handwerker usw. Siehe G. Dietzel, a. a. O. S. 239.

Dieser Zustand änderte sich auch nicht, als man Sozietätsverhältnisse einging und nun einer der Genossen für den oder die andern eine Urkunde „unterzeichnete". Ich halte es für durchaus verfehlt, aus den Unterschriften . . . et socii, e compagni, wie sie schon frühzeitig im Mittelalter (seit dem 12. Jahrhundert) erscheinen, auf das Vorhandensein einer Firma im Sinne eines selbständigen Geschäfts zu schließen, wie es Goldschmidt, Erlanger und andere zu tun scheinen. Vielmehr schwebte dem Unterzeichnenden gewiß nichts anderes vor als die leibhaftigen Personen seiner Mitgenossen, die er durch seine Unterschrift mit verpflichten wollte.

Erlanger, a. a. O. S. 8, macht sich selbst den Einwand: der Ausdruck et socii könne auch nur Genossen, Kollegen bedeuten, glaubt ihn aber mit dem Bemerken entkräften zu können: das gelte wohl für Zünfte, Orden u. dgl.; wenn aber eine „Handelsgesellschaft" vorhanden war, so sei damit erwiesen, daß der Ausdruck die „Firma" bedeute. Hier rächt sich die von mir so sehr bekämpfte, grundverkehrte Auffassung, im mittelalterlichen Handel etwas anderes wie Handwerk zu erblicken. Die mittelalterliche „Handelsgesellschaft" trug eben auch alle Wesenseigentümlichkeiten der Zunft an sich.

Nichts zeigt deutlicher die Konkretheit des Denkens jener Zeit, aber zugleich wiederum die Kleinheit, Handwerkerhaftigkeit der Verhältnisse als die Art und Weise, wie man im Zweifelsfalle feststellte, wer denn die „Socii" des Bonus Joannes seien. Man verwies auf die gemeinsame Arbeitsstätte und sagte: die da in derselben Werkstatt, in demselben Laden zusammenarbeiten, die sind gemeint: „socii palam in eadem statione" (Stat. Ver.); „et intelligantur socii qui in eadem statione . . . morantur vel mercantur ad invicem" (Stat. Mut. 1327). Oder man verwies darauf, daß die Männer, die eine bestimmte Sozietät eingegangen waren, ja allbekannt als solche seien, daß jedermann von ihrer Gesellschaft wisse. Noch in den Rev. Stat. von Arezzo (1580) wird festgesetzt: „et intelligantur socii qui invicem pro talibus se tractant et publice pro sociis habentur." Oder es heißt ganz allgemein: palam, publice, fama publica (Stat. Flor. 1324, 1355). Noch weit weniger war es natürlich eine „Firma", wenn bei einer Familiensozietät nur der

Name des Hauses genannt wurde[1]: als ob nicht jeder gewußt hätte, wer die Societas Aczarellorum de Florentia (die Acciaiuoli), die Soc. Peruzz. usw. gewesen wäre. Wie weit entfernt man davon war, bei der Unterschrift ... et socii an etwas wie eine „Firma" in unserm Sinne, ein überindividuelles Geschäft zu denken, geht deutlich aus der Tatsache hervor, daß man im weiteren Verlauf der Entwicklung, als die Verkehrsverhältnisse verwickelt wurden, als man sich nicht mehr damit begnügen wollte, die „Socii" des Bonus Ioannes als stadtbekannte Männer gelten zu lassen, daß man da vielfach eine konkretere Bezeichnung der Gesellschafter vorschrieb, nämlich die Aufzählung ihrer Namen in der Unterschrift. In manchen Statuten des Spätmittelalters wurden durch die Unterschrift eines Gesellschafters nur diejenigen Gesellschafter verpflichtet, deren Name mit genannt ist: „cuius nomen expenditur". Ursprünglich offen sichtbar auf dem Ladenschild; später in dem Namen (und der Unterschrift) der Gesellschaft. So bestimmt noch das Stat. civ. von Genua aus dem Jahre 1633: „socij, quorum nomen in ea (sc. societate) expenditur, teneantur in solidum pro omnibus gestis societatis. Socij vero ... quorum nomen non expenditur non ... sint in aliquo obligati ultra partecipationem." Freilich: in dieser Bestimmung kommt schon ein veränderter Rechtsstatus zum Ausdruck: eine Firma (Geschäft) besteht bereits, für die mittels einer Firma (Handelsname) verbindlich gezeichnet wird: der frühere Zustand macht sich nur dadurch noch bemerkbar, daß die weitere Haftung an die Voraussetzung der Namensnennung geknüpft ist.

Wie haben wir uns nun die Entstehung des Firmenbegriffs vorzustellen? Ich denke, man ist zu ihm gelangt auf dem Wege einer schrittweisen Entkonkretisierung des Merkmals der Gesellschaftszugehörigkeit. Erst sagte man: Genossen sind die in derselben Werkstatt zusammenarbeiten. Dann kam man zu einer etwas abstrakteren Auffassung, indem man sagte: die in demselben Handel tätig sind; und dann bekam wohl das Wort Handel (negociatio) unmerklich den Sinn, den unser Wort Geschäft ausdrückt.

In der vorhin angeführten Stelle der Stat. urb. Mut. zum Beispiel steht an der von mir punktierten Stelle: „socii in eadem stacione vel negociatione"; in dem Stat. del Paratico di Bergamo heißt es: „socii eiusdem negotiationis." In dem Wort

[1] Beispiele bei Goldschmidt, 274.

negotiatio hat sich offenbar der Wandel der Anschauungen vollzogen: es bekam allmählich die Nuance, die unser Wort „Geschäft" heute hat, wenn wir darunter eine Stelle verstehen, von der aus regelmäßig Geschäfte betrieben werden, während es im Altertum und zunächst auch im Mittelalter nur Geschäft im Sinne von Einzelgeschäft oder auch Einzelgeschäften oder allenfalls einen Komplex von Geschäften bedeutet hatte.

Wenn etwas den schlüssigen Beweis dafür erbringt, daß es im Altertum keinen Kapitalismus im modernen Verstande gegeben hat, so ist es die Tatsache, daß die lateinische Sprache kein Wort für Geschäft, kein Wort für Firma entwickelt hat. Die Ausdrücke negotium, negotiatio, quaestus sind alle in dem Stadium der Entwicklung stecken geblieben, in dem sie Vornahmen oder Vorgänge bezeichnen, haben aber nicht den Schritt getan, den sie im Beginn der Neuzeit in der Vulgärsprache und dann in den romanischen Sprachen tun, daß sie ein Zuständliches, die Einzelgeschäfte zu einer Einheit zusammenfassendes Abstraktum bezeichnen wie unser „Geschäft". Für Firma im Sinne von Handelsname kennt aber die lateinische Sprache nur das persönliche Nomen.

Gleichzeitig scheint sich der Ausdruck negotium (negozio) und bottega im Italienischen entmaterialisiert und damit die Bildung des Begriffes Geschäft eingeleitet zu haben. Im 15. Jahrhundert sagt man: ich habe so und so viel Anteile an einer „botega della seta"; oder man schließt einen Vertrag: „per fare una bottegha d'arte di seta"[1].

Wesentlich unterstützt mußte diese Herausarbeitung eines Begriffes „Geschäft" werden durch einen andern Prozeß, der sich mittlerweile in der statutarischen Rechtsbildung vollzogen hatte: ich meine die Anerkennung eines selbständigen Gesellschaftsvermögens.

Wiederum können wir feststellen, daß die römische Welt einen solchen Begriff nicht gehabt hat: die römisch-rechtliche societas ist, wie bekannt, eine Abmachung, die nach außen hin ohne Wirkung war. Dagegen beobachten wir in dem italienischen Statutarrecht seit dem 13. Jahrhundert eine unaufhaltsame Tendenz, einerseits „den Komplex von Rechten und Verbindlichkeiten, welcher durch die im Betriebe der Societas geschlossenen Geschäfte gebildet wurde, nach Art eines Sondervermögens besonderen Schicksalen zu unterwerfen, andererseits im Rahmen der Familiengesellschaften ein Geschäftsvermögen von dem

[1] Siehe z. B. Sieveking, Handlungsbücher der Medici, 14. 47.

Privatvermögen der einzelnen Familienmitglieder abzusondern". Die Interessen der Gläubiger gingen hier parallel mit den Interessen der Gesellschafter[1].

Es liegt aber auf der Hand, daß der Begriff eines selbständigen Geschäftsvermögens gleichsam mit innerer Notwendigkeit aus sich selber den Begriff des überindividuellen Geschäfts erzeugen, seine Klärung und Festigung also, da er aus andern Gründen bereits im Entstehen war, herbeiführen mußte.

Dieselben Dienste leistete dann auch der sich mit der Zeit herausbildende Gebrauch eines besonderen Handelsnamens, also einer Firma in formalem Sinne: durch eine von dem bürgerlichen Namen des Unternehmers oder der einzelnen Gesellschafter losgelöste Bezeichnung des Geschäfts wird dieses in der Vorstellung abermals mehr verselbständigt gegenüber den lebendigen Personen. Von den Juristen wird diese Bedeutung des selbständigen Handelsnamens denn auch unterstrichen, wie ich bei der Betrachtung der Entwicklung des Gesellschaftsrechts an anderer Stelle noch genauer nachweisen werde. Dort wird auch erst die passende Gelegenheit sich bieten, den Zeitpunkt, in dem die eben skizzierte Entwicklung zum Abschluß gekommen ist, zu bestimmen.

Endlich hat offenbar der Gebrauch von Handelszeichen die Herausbildung des selbständigen Firmenbegriffs gefördert. Ursprünglich, sahen wir, war das Handelszeichen durchaus persönlicher Natur. Auch wenn es von einer Gesellschaft verwandt wurde, vertrat es doch immer nur die einzelnen Gesellschafter oder (häufig) den Hauptgesellschafter (wir würden sagen: den Seniorchef). Deshalb verschwand es auch sofort, wenn ein Gesellschafter ausschied (starb), das heißt wenn die Sozietät sich auflöste: „non debet signum vel sigillum integrum remanere societate non integra." Immer aber empfand man diese aus der rein persönlichen Natur der Marke folgende Rechtswirkung als problematisch: man suchte auf verschiedene Weise die Fortdauer des Handelszeichens einzubürgern dadurch, daß man es von der Person loslöste (es verkaufen, vererben ließ usw.). Damit eben stärkte man natürlich den Begriff des von den Personen

[1] Diese Probleme sind in der juristischen Literatur am gründlichsten erörtert worden. Es kann deshalb auf die bekannten Schriften verwiesen werden. Vgl. noch Karl Adler, Zur Entwicklungslehre und Dogmatik des Gesellschaftsrechts. 1895.

unabhängigen Geschäfts, auf das allmählich das Handelszeichen bezogen wurde[1].

Was den Zeitpunkt anbetrifft, in dem alle diese Einflüsse ihre Wirkung ausüben, so scheint es mir zweifellos, daß wir eine Verselbständigung des Geschäfts im Rechtssinne, also eine Firma (im doppelten Verstande, den das Wort hat) keineswegs vor dem 16. Jahrhundert annehmen dürfen, wenn auch Keime dieser Entwicklung sich natürlich schon früher nachweisen lassen.

Im 16. Jahrhundert wird es erst üblich, unter dem „usato nome della compagnia", eben der Firma der Sozietät (nunmehr der wirklichen „Firma" I als Bezeichnung der wirklichen „Firma" II), Verträge abzuschließen. Raph. de Turri spricht bereits vom „nomen dictae negotiationis". Im 16. Jahrhundert wird es dann offenbar auch erst allgemeiner Brauch, Handelszeichen für Gesellschaften zu verwenden, um durch sie anzuzeigen, daß nomine societatis kontrahiert worden sei. Daß dieser Brauch noch neu war, scheint mir folgende Stelle aus Straccha zu beweisen:

„Consueverunt mercatores ne diversarum negociationum fiat confusio et mixtura et ut ex diversis administrationibus non oriatur incertitudo ubi forte societatem coierunt, formam contrahendi inscribere seu titulum societatis adicere, verbi gratia, Societas Bartholomaei Thomasi, Joannis Francisci Tudini et sociorum certoque signo ex consensu omnium facto uti et in libris notare quod signum ad discernendum, incertitudinem removendum et inspiciendum, an nomine societatis sit contractum, valde prodest." Straccha, De mercatura (1583), 52 (No. 91).

Die von der Idee des selbständigen Geschäfts befruchtete Gesellschaftsbildung setzt aber auch nicht früher als im 16., wahrscheinlich sogar erst im 17. Jahrhundert ein, wie an anderer Stelle zu zeigen sein wird.

Und selbst im 18. Jahrhundert steht der Rechtsbegriff der selbständigen Gesellschaftsfirma noch keineswegs unerschütterlich fest.

So schreibt noch die Leipzig. Handels-Gerichts-Ordnung vor: daß auf Wechsel-Briefen die Namen sämtlicher Teilhaber einer Gesellschaft verzeichnet sein müssen.

In der Erläuterung und Resolution über einige Punkte der Leipzig. HGO. vom 12. April 1720 heißt es:

„Weil auch zu 2. Wegen deren Wechsell-Briefe, so im Nahmen einiger in Compagnie zusammenstehender Handels-Consorten zum öfteren pflegen ausgestellet zu werden, und über deren eydliche Difession

[1] Am ausführlichsten behandelt diese Probleme G. Dietzel, a. a. O. S. 274 ff. und öfters. Vgl. Lastig, Markenrecht, 154. 158 f.

vielmahls Zweiffel vorgefallen: So ordnen und befehlen wir hiermit, daß derjenige Handels-Consort, welcher den Brief unterschreibet, jedesmahl zugleich seiner Neben- und Handels-Consorten Tauff- und Zunahmen ... mit exprimiren und unterschreiben soll."

Diese Bestimmung wurde erst durch Reskript vom 8. Dez. 1773 aufgehoben: die Zeichnung der Firma wird ausdrücklich gestattet. Jahrb. d. gem. Deutsch. Rechts 4 (1860), 300 f.

Jedenfalls war das Wort Firma in der deutschen Kaufmannsprache noch im 18. Jahrhundert keineswegs allgemein eingebürgert. Der in allen Fällen vorsichtige „Banquier" schreibt im Jahre 1733 (1, 486): „Firma ... die Hand-Unterschrift ... dann und wann für das Negotium selbst ... z. E. unser oder meine Firma in Wien ...; Firma geben ... Vollmacht geben zu unterzeichnen ..." Vgl. Schirmer, s. h. v.

Die Herausbildung des Begriffs des selbständigen Geschäfts beschränkt sich aber zunächst durchaus auf den Umkreis der kollektiven Wirtschaftsformen. Erst sehr spät begegnen wir beim Einzelbetriebe einem von dem bürgerlichen Namen des Inhabers abweichenden Handelsnamen. Und gewiß noch viel später entsteht die Vorstellung eines von dem lebendigen Wirtschaftssubjekte unabhängigen „Geschäfts", entsteht die „Einzelfirma" in der strengen Bedeutung, in der hier immer das Wort verstanden wird. Was heute in dem Umkreis kapitalistischer Wirtschaft selbstverständlich ist: die begriffliche Loslösung und Verselbständigung des „Geschäfts" auch dort, wo nur ein Unternehmer vorhanden ist, dürfen wir für das Zeitalter des Frühkapitalismus als die seltene Ausnahme betrachten. Unter den frühkapitalistischen Wirtschaftsformen ist die „Einzelfirma" ohne Bedeutung.

Daß aber keineswegs vor dem 16. Jahrhundert die Entstehung der kapitalistischen Unternehmung anzusetzen ist, dafür spricht endlich der Umstand, daß die beiden andern Entwicklungsreihen, die zu dieser Wirtschaftsform hinführen, ebensowenig wie die juristische, vor jenem Zeitpunkt abgeschlossen sind, wie nunmehr festzustellen ist.

III. Das Geschäft als Rechnungseinheit: die ratio (ragione, raison)

1. Die geschichtliche Entwicklung der systematischen Buchhaltung

Von großer Bedeutung für die Herausbildung der kapitalistischen Unternehmung ist die Einführung einer geordneten Buchhaltung oder Buchführung geworden[1].

[1] Die beiden Ausdrücke werden im Deutschen von einigen (Adler)

Wir wissen, daß die handwerksmäßige Organisation des mittelalterlichen Handels (und für andere Zweige des Wirtschaftslebens kam damals so etwas wie Buchführung gar nicht in Betracht) in der Unvollkommenheit und namentlich Höchstpersönlichkeit der Buchhaltung ihren sinnvollen Ausdruck fand. Das wüste Durcheinander von allerhand Aufzeichnungen, das die deutschen Handlungsbücher noch des 14. und 15. Jahrhunderts kennzeichnet, hatte keinen andern Zweck als den: dem Geschäftsleiter bestimmte Vorgänge und Zustände in seiner Wirtschaft ins Gedächtnis zurückzurufen. Die Bücher waren Memoriales im primitivsten Verstande.

Diejenigen Stellen, wo zuerst eine geordnete, auch für Dritte verständliche (also objektive) Buchführung Platz griff, sind wohl die öffentlichen Haushalte gewesen.

Vor allem natürlich waren es die *italienischen* Stadtgemeinden, die hier neue Wege gingen. Seit dem 13. Jahrhundert, vielleicht noch früher, beginnt hier eine straffe Geschäftsführung sich auszubilden. Inventare des beweglichen und unbeweglichen Vermögens werden aufgenommen: die tavole delle possessioni in Florenz, und in zwei Exemplaren aufbewahrt; über das öffentliche Schuldwesen werden besondere Beamte (notai) gesetzt, die jährliche Übersichten geben müssen (Mailand, Pisa, Florenz). Eine strenge Aufsicht wird über Einnahmen und Ausgaben der Kommune geführt. In Mailand verspricht der Podestà im Jahre 1225, jeden Monat die Rechnungen der Kämmereikasse zu prüfen und die Kämmerer zu zwingen, jeden nächsten Monat Rechnung abzulegen. Alle Statuten enthalten auch Vorschriften über die Buchführung: so verlangte das Breve pisano (1286) zwei getrennte Bücher, eines für die Einnahmen, eines für die Ausgaben; in Venedig sollten monatlich Revision und Kassensturz stattfinden. Bilanzen wurden von den italienischen Stadtgemeinden jedenfalls im 14. Jahrhundert aufgestellt: wir kennen eine für Florenz aus dem Jahre 1336—38, für Treviso aus dem Jahre

---

als gleichbedeutend angesehen, andere (Schär) unterscheiden Buchhaltung und -führung.

Die fremden Sprachen trennen die beiden Begriffe, wie die französische (comptabilité — tenue des livres), oder lassen sie zusammenfallen, wie die englische (book-keeping).

Ich gebrauche die beiden Worte im gleichen Sinne, und zwar demjenigen, den einzelne für das Wort Buchhaltung aufbewahren wollen.

1341, für Rom aus dem Jahre 1368, für Mailand aus dem Jahre 1463[1].

Auf eine frühe Ordnung des Rechnungswesens wurde auch der *päpstliche* Haushalt hingedrängt, dank der außerordentlich hohen Einnahmen, die er hatte, ebenso die Haushalte der *französischen* und *englischen* Könige.

Im privaten Erwerbsleben werden vermutlich die ersten, die durch die Eigenart ihrer Geschäfte gezwungen wurden, systematisch Buch zu führen, die Bankiers gewesen sein. Die Statuten der Städte, wie die von Pavia, Piacenza und Novara, erwähnen die Genauigkeit ihrer Rechnungen. Im 14. Jahrhundert sollen die städtischen Verwaltungen ihre Bücher nach der in Bankierkreisen üblichen Art führen. Welche war das? und wie wuchs die Buchhaltung zu einem wohlgeordneten System sich aus?

Die Geschichte der systematischen Buchführung wird mit dem Satze beginnen müssen: Im Anfang war das Konto: die ratio. Mit Recht nennt man noch heute die Buchhaltungslehre eine Kontenlehre, und sowohl die französische wie die italienische Sprache gebrauchen dieses Wort: Kontenlehre, um das Ganze der Buchhaltung zu bezeichnen: comptabilité, ragioneria. Was aber für das vollendete System gilt, gilt in noch viel stärkerem Maße für die ersten Anfänge: an der Kontenbildung hat sich die systematische Buchhaltung emporgerankt: durch die Aufstellung eines Kontos wurde erstmalig die ungegliederte und auf die Person des Schreibers zugeschnittene Notizensammlung entzweigebrochen, und in das Chaos wurde ein festes Gedankengefüge hineingebaut, an das alle weitere Rechnung sich anlehnen konnte.

Wir dürfen nach dem Quellenstoff, über den wir bisher verfügen, annehmen, daß im 13. Jahrhundert in Italien die Kontenbildung sich entwickelt, daß man im 14. Jahrhundert selbst in Frankreich schon Sachkonten neben den ursprünglich wohl allein bestehenden Personenkonten kannte.

In den Rechnungen der florentiner Kaufleute Riniero und Baldo Fini finden sich folgende Konten:

„Le dispense di vestire e di chalzare ed altre minute ispese de dare per Baldo Fini . . ."

„Lo chosto de dare ne la fiera di Tresi Sam Giovanni novanta sette (1297) per Riniero Fini . . ."

[1] Brambilla, l. c. p. 21.

„Lo monetagio degli ottomilia marchi deono avere ne la fiera freda treicento tre ...“ H. Sieveking, a. a. O. 25, 1496.

In dem Handlungsbuche des Narbonner Kaufmanns Jacme Olivier (1391—92) begegnen wir einem Ölkonto, einem Schiffskonto, einem Honigkonto, einem Reisekonto. Diese Konten wurden belastet mit der Formel deu und erkannt mit e nos a lu. Zum Beispiel:

„La enporesion de las Farynat et del Marel deu ...“ (p. 128).

„La mel deu ...“ (p. 159).

„Lo vyage de Barut e d'Alisandria deu ...“ (p. 200). A. Blanc, Le Livre de Comptes de Jacme Olivier. t. II. 1899.

Doch sind diese Sachkonten noch ganz vereinzelt. Die Regel bildet durchaus noch die (eintragungsweise) Beziehung auf Personen. Es handelt sich also um die ersten ganz leisen Ansätze zur Kontenbildung, die aber doch schon begonnen hatte.

Die zweite Entwicklungsstufe der systematischen Buchführung wird durch die Doppelschreibung erreicht: die Anwendung der Doppik, wie es deutsch schreibende[1], der Loi digraphique, wie es französisch schreibende Theoretiker der Buchhaltung nennen[2], durch jene Gepflogenheit also, jeden Posten in zwei Konten auf je der entgegengesetzten Seite zu buchen, so daß das eine Konto stets um denselben Betrag belastet wird, für den ein anderes erkannt wird, durch jene Gepflogenheit, die die „doppelte Buchführung“, la partita doppia, die comptabilité à parties doubles begründet. Durch die Doppelbuchung werden sämtliche Konten eines Geschäfts gleichsam wie mit einem Band zu einem Bündel zusammengeknüpft.

Der Zeitpunkt, in dem diese Entwicklungsstufe erreicht war, scheint die letzte Hälfte des 14. Jahrhunderts gewesen zu sein[3]. Im Jahre 1340 soll die Stadtverwaltung Genuas ihre Bücher bereits auf der Grundlage der partita doppia geführt haben[4], und nach dem Urteil H. Sievekings ruhen auch schon die älteren Handlungsbücher der Soranzo, die noch in das 14. Jahrhundert fallen, auf dem Grundsatze der Doppelschreibung. Bekannt ist, daß die doppelte Buchführung später die à la Venezia-Methode genannt wurde, so daß wir daraus schließen dürfen, daß sie in Venedig zuerst ihre Ausbildung (oder Anwendung?) erfahren hat.

---

[1] C. P. Kheil, Cotrugli, 9.

[2] L. Gombert, l. c. p. 34 u. öfters. Das Wort „digraphie“ ist von Léautey und Guilbaut gebildet.

[3] Brambilla, 39 nennt die erste Hälfte des 13. Jahrhunderts als den Zeitpunkt, „in cui probabilemente nacque il metodo“, er bringt aber keine Beweise.

[4] Com. Desimoni, l. c.

So sehr die Doppelschreibung, die Loi digraphique, die systematische Buchhaltung, die ja darnach die doppelte heißt, kennzeichnet, so genügt die Anwendung dieses Prinzips doch noch keineswegs, um das System zu vollenden. Ja, die wesentliche Eigenart der doppelten Buchhaltung, die zweifellos darin besteht, den lückenlosen Kreislauf des Kapitals in einer Unternehmung zu verfolgen, ziffernmäßig zu erfassen und buchmäßig festzulegen, kann nicht in die Erscheinung treten, solange das System der Kontierung nicht vollendet ist. Man weiß, daß das erst dann der Fall ist, wenn neben die „Bestandskonten" ein Gewinn- und Verlust- und ein Kapitalkonto treten, in die die Saldi der Bestandskonten übertragen werden, gleichsam abfließen können, die sich sonst je an ihrem Platze unverbunden anstauen. Erst mit der Einstellung dieser Konten kann sich der von der doppelten Buchhaltung zu erfassende Kreislauf des Kapitals ohne Unterbrechung vollziehen: aus dem Kapitalkonto über die Bestandskonten durch das Gewinn- und Verlustkonto in das Kapitalkonto zurück.

Historisch hat sich dieser Abschluß des Systems der doppelten Buchhaltung in zwei Stufen vollzogen: die erste führt bis zur Einfügung des Gewinn- und Verlustkontos; die zweite endlich zur Schaffung eines Kapitalkontos. Das neue Hauptbuch der Soranzo, das bereits dem 15. Jahrhundert angehört, hat ein Gewinn- und Verlust-, aber kein Kapitalkonto; das von Andrea Barbarigo 1430/40 geführte Handlungsbuch hat endlich auch ein Kapitalkonto[1].

Hier sind nicht nur, wie in dem neuen Buche der Soranzo, die Warenkonten regelmäßig durch das Gewinn- und Verlustkonto saldiert, sondern dieses selbst wird auch ordnungsmäßig durch das Kapitalkonto geschlossen: die Utilekonten von 1430 und 1432 speisen das Utilekonto von 1434. Das Saldo dieses Kontos wird dem Kapitalkonto „Andrea Barbarigo" gutgeschrieben.

Mit dem Ausgange des 15. Jahrhunderts kam dann auch noch das erste wissenschaftliche System der doppelten Buchführung, in dem alle die seitdem vom praktischen Leben gemachten Errungenschaften zu einer vollkommenen Darstellung theoretisch zusammengefügt wurden. Es war das 1494 veröffentlichte System des Fra Luca (Pacioli), dem, allen neuen Forschungen zur Geschichte der systematischen Buchführung zum Trotz, der

[1] Nach den Angaben H. Sievekings, a. a. O. S. 1503. 1508.

Ruhm geblieben ist, der erste Systematiker der Buchhaltung „il primo autore di ragioneria" gewesen zu sein.

Vgl. Brambilla, 44 und die Spezialschriften über Luca Pacioli. Nach C. P. Kheil, a. a. O. S. 23, ist die erste Abhandlung über doppelte Buchhaltung im 13. Kapitel des Buches Della mercatura des Cotrugli enthalten, das zwar erst 1573 im Druck erschien, aber schon 1458 geschrieben wurde. Von andern Kennern, wie Vianello, wird bestritten, daß C. die doppelte Buchhaltung überhaupt im Sinne habe. Ich kann nicht entscheiden, wer recht hat, möchte aber meiner Meinung dahin Ausdruck geben, daß sich das genannte Kapitel der Schrift des Cotrugli, das nur wenige Seiten umfaßt, doch wohl nicht vergleichen kann mit der ausführlichen, wohlgegliederten Darstellung des Fra Luca. Die Streitfrage ist auch nicht so arg wichtig. Zweifellos hat Pacioli das erste, einwandfreie System der B. entworfen.

Die doppelte Buchführung, die also am Ende des 15. Jahrhunderts vollendet dasteht, ist nicht etwa aus der „einfachen Buchführung" hervorgegangen, wenn man unter dieser nicht nur eine unvollkommene Buchführung, sondern auch ein bestimmtes „System" der Buchhaltung versteht. In diesem Sinne ist die einfache Buchführung viel später entstanden: durch „Verstümmelung der doppelten Buchhaltung", wie ein hervorragender Kenner urteilt. Schär, a. a. O. S. 7. Nach demselben Gewährsmann war Cotta im Jahre 1774 der erste Schriftsteller der einfachen Buchhaltung. Doch kann man schon bei de la Porte (1685) Ansätze dazu finden. Schär, a. a. O. S. 7. Vgl. Adler, a. a. O. S. 246.

War nun das System der doppelten Buchführung mit der Darstellung Luca Paciolis auch vollendet, so doch noch keineswegs das System der vollkommenen und systematischen Buchhaltung, wie wir es heute verstehen. Ein Mangel, der sich bei Pacioli und den Schriftstellern des 16. Jahrhunderts findet, konnte durch einfache Übung beseitigt werden: der Mangel der Bilanzaufstellung nach den Büchern: erst durch die Bilanz wird der latente Zusammenhang der einzelnen Konten untereinander offenbar. Pacioli kennt noch keine Bilanz und keinen jährlichen Abschluß. Erst Simon Stevin (1608) verlangt, daß die Bücher jährlich abgeschlossen werden, außerdem beim Tode des Kaufmanns und bei Auflösung des Geschäfts. Aber damit war ein sachlicher Mangel, der der doppelten Buchführung anhaftet, noch nicht behoben.

Dieser sachliche Mangel besteht, wie man weiß, darin, daß der aus den Saldi der Bestandskonten vorhandene Gewinn oder Verlust fiktiv, nicht wirklich ist, da bei einer Berechnung zwei Umstände außer acht gelassen sind, die die Höhe des tatsächlich erzielten Gewinnes oder Verlustes wesentlich mitbestimmen:

1. die Tatsache, daß während des Rechnungsjahres ein Teil der Unkosten nicht genau festgestellt werden kann; 2. die Tatsache, daß die Bestände seit ihrem Eintritt in das Unternehmen Wertverminderungen erfahren haben können (und meist erfahren). Sollen Gewinn oder Verlust, wie sie sind, festgestellt werden, so muß der Wert aller Bestände im Augenblick des Bilanzabschlusses ermittelt werden, und diese Ermittelung ist Aufgabe der Inventur: „Somit ist die Schlußbilanz von einer außerhalb der Buchhaltung liegenden Operation, der Inventur, abhängig."

Verlangten nun die Buchhaltungstheoretiker des 17. Jahrhunderts auch einen Jahresabschluß der Bücher, also eine Jahresbilanz, so diente diese doch z. B. noch bei de la Porte im wesentlichen nur buchhalterischen Zwecken, war also eine rein mechanische Vornahme, oder, wie es Schär richtig ausdrückt: „ein rechnerisches Kunststück, eine identische Gleichung". Wann ist die Inventur in ihrer Notwendigkeit erkannt worden? Man hat geglaubt[1], daß um jene Zeit — gegen Ende des 17. Jahrhunderts — auch der Gedanke des Schlußinventars aufgekommen sei, sonst hätte die französische Ordonnance von 1673 eine solche Vornahme nicht den Kaufleuten zur gesetzlichen Pflicht machen können.

Der art. VIII des tit. III der Ord. von 1673 bestimmt in der Tat: „Seront aussi tenus tous les Marchands de faire dans même délai de six mois, inventaire sous leur seing de tous leurs effets mobiliers et immobiliers, et de leurs dettes actives et passives, le quel sera recollé et renouvellé de deux ans en deux ans[2]."

Es liegt nahe, als die Schöpfer dieser Idee die beiden Savary anzusprechen, die ja bekanntlich auch die Väter der Ord. pour le commerce vom Jahre 1673 waren, und die in ihren wissenschaftlichen Werken einen sehr ausführlichen Kommentar jener Gesetzesbestimmung geben[3].

Bei näherem Hinsehen ergibt sich jedoch, daß die Ansicht: die beiden Savary hätten in ihren Werken oder durch Vorschrift der Ordnung von 1673 eine Schlußinventur als Ergänzung

---

[1] Simon, a. a. O. S. 34 f. Ihm folgen andere, z. B. Sieveking, a. a. O. S. 324.

[2] Code marchand (1762), 15.

[3] J. Savary, Le parfait négoc. P. I. l. IV. ch. 9 und Dict. de comm. art. Balance, Bilan und Inventaire.

der doppelten Buchführung verlangt, irrig ist. Jene Inventur, die sie vorschreiben und für die sie in der Tat eine genaue Wertermittelung heischten[1], bezog sich nur auf die Detailhändler[2], die keine doppelte Buchhaltung hatten und denen die Inventarisierung diese ersetzen sollte. In Geschäften mit doppelter Buchhaltung blieb es jedoch bei der rein rechnerischen Bilanz: die Eröffnungsbilanz wurde bei dem Jahresabschluß der neuen Bilanz zugrunde gelegt: sie trat an die Stelle des Inventars: quand un marchand ou négociant tient ses livres en parties doubles, le bilan d'entrée lui sert d'Inventaire, qu'il porte au commencement du nouveau Journal et du nouveau grand Livre[3].

Auch im 18. Jahrhundert vernehmen wir noch keine Forderung einer wertbestimmenden Inventur. Selbst noch Büsch verlangt keine Inventarisierung und läßt die Waren zum Einkaufspreise in der Bilanz erscheinen. Ebenso nimmt Gerhard Heinrich Buse beim Inventar noch die Menge des Bestandes ohne Rücksicht auf die vorhandene Ware nach der Differenz zwischen Einkauf und Verkauf, sowie die Preise nach dem Einkauf an[4].

Ist also vielleicht das Zeitalter des Frühkapitalismus zu Ende gegangen, ohne die Idee einer außerbuchmäßigen Inventur als notwendige Ergänzung der doppelten Buchhaltung erzeugt zu haben? Die Spezialforschung wird die Frage zu beantworten haben. Hier genügt uns aber, festgestellt zu haben, daß jedenfalls das System der doppelten Buchführung schon während der frühkapitalistischen Epoche zur vollen Entfaltung gekommen ist. Sehen wir zu, welche grundsätzliche Bedeutung diese neue Ordnung der Geschäfte für den Aufbau und Ausbau der kapitalistischen Unternehmung gehabt hat.

---

[1] Siehe Le parfait négociant 1, 313.

[2] In der Ord. heißt es im Art. VIII: „Seront aussi tenus tous les marchands . . .", während in allen übrigen Art. steht: „tous négociants et marchands . . ." Bei der genauen Sprachweise jener Zeit genügte die Bezeichnung „marchands", um die Bestimmung auf Detailhändler einzuschränken. In ihren Werken sprechen die Verf. immer ausdrücklich von Marchands en détail.

[3] Dict. de Comm. 2, 438.

[4] G. H. Buse, Das Ganze der Handlung usw. 1804, bei Jäger, Pacioli, 152.

2. Die Bedeutung der systematischen Buchhaltung für die Entwicklung des Kapitalismus

Alle Ordnung steigert unsere Kräfte. Das gilt nicht am wenigsten von der Ordnung in wirtschaftlichen Dingen. „Ordnung und Klarheit vermehrt die Lust zu sparen und zu erwerben. Ein Mensch, der übel haushält, befindet sich in der Dunkelheit sehr wohl; er mag die Posten nicht gerne zusammenrechnen, die er schuldig ist. Dagegen kann einem guten Wirte nichts angenehmer sein, als alle Tage die Summen seines wachsenden Glückes zu prüfen. Selbst ein Unfall, wenn er ihn verdrießlich überrascht, erschreckt ihn nicht, denn er weiß sogleich, was für erworbene Vorteile er auf die andere Seite zu legen hat." In dieser Allgemeinheit läßt sich diese Weisheit auf alle wirtschaftlichen Verhältnisse anwenden: auf den Bauern wie auf den Handwerker, auf den kapitalistischen Unternehmer wie auf die Hausfrau. Zu einer auf das lebhafteste empfundenen Wahrheit wird aber diese Überzeugung, daß Ordnung den wirtschaftlichen Sinn stärke, wenn wir uns die überragende Bedeutung ins Bewußtsein bringen, die der ganz eigenartigen Ordnung der Geschäfte durch die systematische Buchhaltung für die Entfaltung des kapitalistischen Wesens innewohnt. Man kann schlechthin Kapitalismus ohne doppelte Buchhaltung nicht denken: sie verhalten sich wie Form und Inhalt zueinander. Und man kann im Zweifel sein, ob sich der Kapitalismus in der doppelten Buchhaltung ein Werkzeug, um seine Kräfte zu betätigen, geschaffen oder ob die doppelte Buchhaltung erst den Kapitalismus aus ihrem Geiste geboren habe.

Die doppelte Buchhaltung! Es gibt kein Lehrbuch dieser Wissenschaft oder Kunst, in dem nicht die Worte (nicht Goethes! wohl aber) des Schwagers Wilhelm Meisters mit Stolz angeführt wären: „Es ist eine der schönsten Erfindungen des menschlichen Geistes und ein jeder guter Haushalter sollte sie in seiner Wirtschaft einführen." Ich glaube, man wird sich in der Tat dieses Urteil des Kaufmanns Werner zu eigen machen können, wenn man den im letzten Satz geäußerten Gedanken nicht etwa dahin auffaßt: jeder Privathaushalt täte gut, die doppelte Buchhaltung anzuwenden, und wenn man die Wertung in dem Sinne versteht, daß man die doppelte Buchführung für eine der grandiosesten und folgenreichsten Erfindungen, besser Schöpfungen, des menschlichen Geistes erklärt. Will man ihrer Bedeutung voll gerecht werden, so muß man sie in Vergleich stellen mit den „Erkennt

nissen", die seit dem 16. Jahrhundert die Denker über die Beziehungen in der Natur vorbereitet haben. Die doppelte Buchhaltung ist aus demselben Geiste geboren wie die Systeme Galileis und Newtons, wie die Lehren der modernen Physik und Chemie.

Mit denselben Mitteln wie diese ordnet sie die Erscheinungen zu einem kunstvollen System, und man kann sie als den ersten, auf den Grundsatz des mechanischen Denkens aufgebauten Kosmos bezeichnen. Die doppelte Buchhaltung erschließt uns den Kosmos der wirtschaftlichen, genauer der kapitalistischen, Welt nach derselben Methode, wie später die großen Naturforscher den Kosmos der Sternenwelt und der Blutkörperchen oder Infusorien aufbauen (oder uns erschließen, was dasselbe bedeutet). Die doppelte Buchhaltung ruht auf dem folgerichtig durchgeführten Grundgedanken, alle Erscheinungen nur als Quantitäten zu erfassen, dem Grundgedanken also der Quantifizierung, der all die Wunder der Naturerkenntnis zutage gefördert hat, und der hier wohl zum ersten Male in der menschlichen Geschichte mit voller Klarheit zum tragenden Gedanken eines Systems gemacht worden ist. Man wird aber ohne viel Scharfsinn in der doppelten Buchhaltung auch schon die Ideen der Gravitation, des Kreislaufes des Blutes, der Erhaltung der Energie und andere, die die Naturerkenntnis so sehr befruchtet haben, keimhaft nachweisen können. Und wird schon — ich möchte sagen — bei rein ästhetischer Bewertung in der Tat die doppelte Buchhaltung nicht ohne Staunen und Bewunderung betrachten können als eines der kunstvollsten Gebilde des wunderreichen Gestaltungsvermögens der europäischen Menschheit.

Aber was uns hier vielmehr angeht, ist: den Einfluß zu ermessen, den dieses System auf den Gang des europäischen Wirtschaftslebens ausgeübt hat. Da möchte ich nun diesen Gedanken in den Vordergrund stellen: daß abermals durch die doppelte Buchhaltung Möglichkeiten und Anregungen geschaffen wurden, damit die dem kapitalistischen Wirtschaftssystem innewohnenden Ideen zur vollen Entfaltung kommen konnten: die Erwerbsidee und die Idee des ökonomischen Rationalismus.

Die Erwerbsidee wird in der doppelten Buchhaltung insofern zur Entwicklung gebracht, als diese die endgültige Trennung der „werbend", d. h. um Gewinne zu erzielen, angelegten Geldsumme von allen naturalen Zwecken der Unterhaltsfürsorge vollzieht. In der doppelten Buchhaltung gibt es nur noch einen

einzigen Zweck: die Vermehrung eines rein quantitativ erfaßten Wertbetrages. Wer sich in die doppelte Buchhaltung vertieft, vergißt alle Güter- und Leistungsqualitäten, vergißt alle organische Beschränktheit des Bedarfsdeckungsprinzips und erfüllt sich mit der einzigen Idee des Erwerbes: er kann nicht anders, wenn er sich in diesem Systeme zurechtfinden will: er darf nicht Stiefeln oder Schiffsladungen, nicht Mehl oder Baumwolle sehen, sondern ausschließlich Wertbeträge, die sich vermehren oder vermindern.

„Unabhängig von den Formen irgendeines speziellen Systems hat . . . die Buchführung das in dem Unternehmen verwendete Kapital in der Art zur Nachweisung zu bringen, daß in Übereinstimmung mit der Organisation und Gliederung des Unternehmens die bei jedem Betriebszweige in Funktion stehenden Vermögensbestandteile ersehen und in einer mit dem Betriebe gleichmäßig fortschreitenden Weise alle Geschäftsfälle, d. h. Tatsachen, welche eine Veränderung des Vermögens bewirken, in einer solchen systematischen Ordnung verzeichnet werden, daß das System des Wirtschaftsbetriebes gleichzeitig das System der Buchführung bildet. Seidler a. a. O. S. 55.

Mit dieser Betrachtungsweise wird der Begriff des Kapitals überhaupt erst geschaffen. Man kann also sagen, daß vor der doppelten Buchführung die Kategorie des Kapitals nicht in der Welt war, und daß sie ohne sie nicht da sein würde. Man kann Kapital geradezu definieren als das mit der doppelten Buchführung erfaßte Erwerbsvermögen.

Engstens im Zusammenhange hiermit steht der andere Gedanke: daß durch sie erst die Rationalisierung der Wirtschaft zur vollen Durchführung gelangt, sofern als eine der Äußerungen dieser Rationalisierung die Tendenz zur allgemeinen Rechenhaftigkeit aller wirtschaftlichen Vorgänge auftritt. Hier erweist sich der enge Zusammenhang, der zwischen der Herrschaft des Erwerbsprinzips und der Rationalisierungstendenz besteht: beide lösen die wirtschaftliche Welt in Ziffern auf: jenes, um ihre Vergrösserung als Zweck zu setzen, diese, um jenen Zweck vollkommener zu verwirklichen. Wie sehr die Rechenhaftigkeit durch die doppelte Buchhaltung gefördert werden mußte, liegt auf der Hand: diese kennt keine wirtschaftlichen Vorgänge, die nicht in den Büchern stehen: quod non est in libris, non est in mundo: in die Bücher kommen kann aber nur etwas, das durch einen Geldbetrag ausgedrückt werden kann[1]. Geldbeträge aber werden nur in Ziffern dargestellt, also muss jeder wirtschaftliche Vorgang einer Ziffer entsprechen, also heißt Wirt-

[1] Leitner, a. a. O. S. 4.

schaften Rechnen. Gemäß diesen Anschauungen bilden sich dann die Hilfsbegriffe aus. So sehen wir hier die begriffliche Kategorie des Tauschwertes entstehen, mit dem erst im Rahmen der systematischen Buchhaltung wirklich Ernst gemacht wird.

Aber die Rationalisierung der Wirtschaft wird durch diese auch nach den beiden anderen Richtungen hin befördert, in denen, wie wir von früher her wissen, sie sich zu betätigen strebt: auch der Zweckmäßigkeit und Planmäßigkeit der Wirtschaftsführung dient die doppelte Buchführung.

Mit Recht hat man darauf hingewiesen, daß sie erst die volle Einsicht gewährt in die Mängel, die einer wirtschaftlichen Organisation etwa noch anhaften, daß sie damit also erst die Vorbedingung für eine fortschreitende, systematische Verbesserung des Geschäftsbetriebes wird. Da sie durch die gesonderte Behandlung der einzelnen Abteilungen einer Unternehmung in den verschiedenen Konten über Erfolg und Nichterfolg jeder einzelnen Maßnahme rechnerischen Aufschluß gewährt. Mit Recht hat man aber auch geltend gemacht, daß sie dadurch erst die weit ausreichende Planmäßigkeit der Unternehmung verbürgt. „L'importance de la Comptabilité consiste non seulement dans l'étude de l'activité écoulée d'une entreprise, mais encore dans les indications qu'elle fournit pour la direction future. D'après l'observation et l'étude des causes et conséquences des événements accomplis, elle donne la possibilité de préjuger l'activité future et de trouver des bases sûres pour raisonner les actions à venir." [1]

In der Verfolgung ihrer Zwecke bildet sie dann aber jenes Begriffssystem aus, oder hilft es ausbilden, mit Hilfe dessen wir uns gewöhnt haben, die Welt der kapitalistischen Wirtschaft gedanklich zu erfassen: die Kategorien des stehenden und umlaufenden Kapitals, der Formveränderungen des Kapitals, des Umsatzes, des Umschlages des Kapitals, der Produktionskosten und andere ergeben sich aus der Anwendung der Grundideen der doppelten Buchführung und wären ohne sie wahrscheinlich gar nicht oder viel weniger scharf entstanden: das wissenschaftliche Rüstzeug der Privat- und Volkswirtschaftslehren, sofern sie die kapitalistische Wirtschaft zum Gegenstande haben, ist (oft unbewußt) zum großen Teil dem Arsenal der doppelten Buchführung entnommen.

Indem nun aber die doppelte Buchführung erst den Begriff des Kapitals schafft, schafft sie gleichzeitig den Begriff der

[1] Gomberg, l. c. p. 36.

kapitalistischen Unternehmung als derjenigen Organisation der Wirtschaft, derjenigen Wirtschaftsform, deren Zweck es ist, ein bestimmtes Kapital zu verwerten. Ja, hier bei der Entstehung der kapitalistischen Unternehmung tritt die schöpferische Mitwirkung der doppelten Buchhaltung am greifbarsten in die Erscheinung. Wir haben festgestellt, daß das Wesen der kapitalistischen Unternehmung als Vermögensorganisation in der Verselbständigung des Geschäftes erblickt werden muß. Und zu dieser Verselbständigung des Geschäftes trägt nun die systematische Buchhaltung in hervorragender Weise bei.

Sie bewirkt diese Verselbständigung auf zwei Wegen: zunächst dadurch, daß sie die Rechnung und somit die Geschäftsführung von der Person des Unternehmers loslöst und nach rein sachlichen Gesichtspunkten ordnet. Die Vornahme der Rechnung wird objektiviert und mechanisiert. Objektiviert: indem das Verfahren ein allgemeines, von der Zufälligkeit der Person des Leiters unabhängiges, durchschnittliches, übliches wird, so daß es nun, wer es auch anwenden möge, für jedermann verständlich ist. In den Handlungsbüchern des Mittelalters konnten (und sollten) sich nur ihre Besitzer zurechtfinden; in den systematisch geführten Büchern weiß jeder Kenner Bescheid. Deshalb verlangten die Begründer der doppelten Buchhaltung auch schon Übersichtlichkeit und Allgemeinverständlichkeit der Buchführung. So heißt es bei Luca Pacioli im 12. Kapitel (in der Jäger'schen Übersetzung): „Alle Posten des Journals wirst Du durch eine Linie einschließen, welche die erzählende Schrift umfaßt, die man auszieht. Dasselbe wirst Du beobachten bei dem Posten des Memorials usw. und je nachdem Du vom Memorial ins Journal überträgst, wirst Du den einen Posten mit einer einzigen Querlinie durchstreichen. Dies wird bedeuten, daß jener Posten in das Journal eingetragen worden ist, und wenn Du den Posten nicht durchstreichen willst, so wirst Du den ersten oder letzten Buchstaben des Anfangs vom Posten mit einer Lanze versehen (lanciarai) oder wirst ein anderes Zeichen machen, damit Du ersiehst, daß besagter Posten in das Journal eingetragen worden ist usw. Obgleich Du viele verschiedene Zeichen gebrauchen kannst, sollst Du dich doch der gewöhnlichen bedienen, welche die andern inländischen Kaufleute anzuwenden pflegen, damit es nicht den Anschein bekommt, als ob Du von dem gewöhnlichen Handelsgebrauch (modo mercantesco, Handelssitte, Usance) abweichest."

Aber mehr: durch die doppelte Buchhaltung wird die Rechnung nicht nur objektiviert, sie wird auch mechanisiert. Ist der Anfang gemacht, so kann die Rechnung in einer ganz bestimmten Richtung weiter geführt werden. Schär bezeichnet diese Eigenart der doppelten Buchhaltung treffend, wenn er sagt: durch sie sei die Rechnungsführung in ein „zwangsläufiges System" gebracht[1].

Hat hierdurch die Geschäftsführung aufgehört, eine höchstpersönliche zu sein, so wird nun dafür (positiv) an die Stelle der persönlichen Geschäftsführung die Sachordnung des Geschäfts gesetzt: das Geschäft tritt dem Unternehmer als ein Selbständiges gegenüber, das nach inneren, eigenen Gesetzen bewegt wird. In doppeltem Sinne wiederum: sofern das Geschäft, vertreten durch das Kapital, selbst als Einheit erscheint, die ja, wie wir wissen, durch die Einfügung in das Kontensystem hergestellt wird; sofern aber mit Deutlichkeit gezeigt wird, daß diese Einheit des Geschäfts nicht aus der Person des Unternehmers sich ableitet, der vielmehr wie ein Gläubiger seinem Kapital gegenübersteht.

Diese Verselbständigung des Geschäfts vermittels der Rechnung macht geradezu das Wesen der doppelten Buchhaltung aus und ist oft als solches hervorgehoben worden. Besonders glücklich wiederum von Gomberg, dessen Worte ich deshalb noch hierher setzen will:

„en organisant la Comptabilité d'une entreprise quelconque, on ne poursuit pas le but de déterminer le revenu de son propriétaire, du capitaliste lui même, qui peut avoir des gains et des pertes provenant des sources étrangères à l'entreprise en question; mais on veut raisonner sur l'avantage de l'exploitation de l'entreprise donnée." l. c. p. 66.

„Il ne faut donc pas confondre l'entreprise avec le capitaliste, son propriétaire. Ces deux sont séparés par la comptabilité, qui considère le propriétaire de l'entreprise comme une personne tierce, comme son créancier pour le capital qu'il lui a remis."

„Unternehmer und Unternehmung werden durch die doppelte Buchführung voneinander getrennt": das trifft in der Tat den Kern der Sache.

Ich lasse dahingestellt, wie weit diese Trennung rechtliche Folgen hat, wie weit also die Juristen sie als eine wirkliche und nicht bloß

[1] Schär, a. a. O. S. 7, woselbst sich auch die Begründung findet.

fiktive ansehen wollen. Simon, Bilanzen der Akt.-Ges., will die Verselbständigung des Geschäfts in der Buchführung aufgefaßt wissen lediglich als ein Hilfsmittel des Unterrichts.

„Das ‚Geschäft' ist nicht Rechtssubjekt", meint er a. a. O. S. 65. „der Geschäftsherr nicht Schuldner (soll heißen: Gläubiger. W. S.) des Geschäfts: wer etwa daraus, daß man ad usum delphini in den Buchhaltungen von einer Kapitalschuld des Geschäfts an seinen Geschäftsherrn spricht, irgendwelche rechtliche und tatsächliche Folgerungen ziehen wollte, würde von materiell schlechthin unrichtigen Voraussetzungen ausgehen und wohl daher auch zu schlechthin unrichtigen Folgerungen gelangen." Er verweist auf Lor. von Stein, der sich zu dem Satze „verstieg": daß die Firma durch ihren eigenen Chef betrogen werden kann, und auf die „wohl verdiente Abfertigung" dieses Gelehrten durch Goldschmidt seinerzeit (Zeitschrift 23).

Daß die Selbständigkeit des Geschäftsvermögens auch eine sehr reale Rechtswirkung haben kann, scheint mir doch im Gesellschaftsrecht deutlich zutage zu treten. Aber wie gesagt: diese Frage nach der Rechtswirkung muß ausgeschieden werden. Daß aber, abgesehen von positiv-rechtlichen Folgen, die Verselbständigung des Geschäfts keineswegs nur eine Hilfskonstruktion des Unterrichts, sondern auch sehr „tatsächlich" ist, lehrt ein Blick in den kapitalistischen Wirtschaftsbetrieb, vor allem auch in die Psyche des kapitalistischen Unternehmers. Ich begreife nicht, wie man überhaupt über kapitalistische Wirtschaftsweise etwas Vernünftiges aussagen will, ohne daß man diese Trennung von Unternehmer und Unternehmung zum Ausgangspunkt seiner Betrachtung macht.

Wie stark nun aber die systematische Buchführung an der Herausbildung der Vorstellung eines selbständigen Geschäftes, also des Begriffes von der „Firma" in dem oben festgestellten Sinne, beteiligt ist: das erkennt man aus der Tatsache, daß in den romanischen Sprachen dasjenige Wort, das ursprünglich Rechnung, dann Konto bedeutete, den Sinn von „Firma", „Geschäft" bekommen hat: das Wort ratio — ragione — raison.

Die *italienische* Sprache übernimmt das lateinische Wort ratio zunächst in dem ursprünglichen Verstande von „Rechnung", was es im klassischen Altertum bedeutet hatte: „par est ratio acceptorum et datorum" (Cic.); „in rationem inducere", also in Rechnung bringen, verrechnen (Cic.). So heißt es: ein Tuchfabrikant sendet Tücher: „di sua racione", auf seine Rechnung. Dann nimmt es die Bedeutung von Konto an: dem Kunden wurde eine „ratio", „ragione" eröffnet. Endlich wird es für Filiale, Geschäft, Firma gesetzt. In den Mitteilungen beispielsweise, die H. Sieveking aus den Rechnungsbüchern der Medici macht, hat das Wort häufig schon diesen Sinn: die jüngere Linie der Medici hat gut: „... fl. per la sua parte del corpo della ragione di Firenze"; „... fl. parte del corpo della ragione della seta." Daneben heißt es in denselben Büchern: „per la loro ragione ovvera accomenda di Barzelona ..." „per essermi interdicte

le mie ragioni et compagnie da Roma e da Napoli": Lorenzo waren die Geschäfte mit Rom und Neapel unterbunden usw. Man sieht: das Wort ringt sich in jener Zeit (15. Jahrhundert) zu einer neuen Bedeutung: das „Geschäft", durch. Später wird diese Bedeutung dann allgemein. Im heutigen Italienischen heißt ragione: 1. Conto di dare e di avere, calcolo, partita. 2. Compagnia di traffico: in diesem Verstande sagt man: „creare una ragione", „disdire una ragione".

Noch fester hat sich die Bedeutung von „Firma" dem *französischen* Worte „raison" eingeprägt, das heute noch die einzige Bezeichnung für den Begriff „Handelsfirma" in der französischen Sprache ist.

Endlich bemerke ich, daß die Bezeichnung „raggion" für Firma sogar in der *deutschen* Kaufmannssprache früher üblich war. In einem Geschäftszirkular Georg Joh. Heinr. Siemers und J. M. Stoppels in Hamburg vom 15. Mai 1811 heißt es: „Unser Stoppel hat . . . die gesamte Handlung . . . übernommen; er wird sie . . . unter der Raggion von Zostrow, Siemers & Stoppel fortsetzen . . ." Ad. Goetz, Die Gesch. d. Hauses G. J. H. Siemers & Co. usw., 3. Diese Ausdrucksweise ist Schirmer unbekannt geblieben und möge in einer zweiten Auflage seines vortrefflichen Buches Aufnahme finden.

Diese Wortwandlung ist aber nur eine willkommene Bestätigung für die Richtigkeit der hier vertretenen Ansicht: daß aus der Buchhaltung ebenfalls sich der Begriff des selbständigen Geschäfts und damit der kapitalistischen Unternehmung herausentwickelt, des selbständigen Geschäfts, das hier also als Rechnungseinheit erscheint.

Der aus allgemeinen Gründen einleuchtende innige Zusammenhang zwischen der Entwicklung des Rechtsbegriffs der Firma und der Herausbildung einer systematischen Buchhaltung scheint mir aber auch quellenmäßig erwiesen zu sein durch die allgemeine Verbreitung der zuerst von Bartolus aufgestellten Rechtsregel[1]: daß man in Zweifelsfällen die Haftfrage entscheiden solle durch Einsicht in die Geschäftsbücher. Diese Auskunft des Bartolus empfehlen alle Postglossatoren, aber auch noch die Juristen des 16. Jahrhunderts[2]. Aus einer solchen Praxis aber ergab sich mit Notwendigkeit die Folge, daß die Rechtsauffassung gleichen Schritts mit der Buchführung, und wesentlich von dieser geleitet, zu der Idee eines selbständigen Geschäfts durchdringen mußte.

3. Die Verbreitung der systematischen Wirtschaftsführung

Vorhin haben wir die Ausbildung des Systems der doppelten Buchhaltung verfolgt und haben festgestellt, daß es in seinen

[1] Bartolus, ad libr. tert. Cod. tit. XXXVIII. 3, 38. No. 6.
[2] H. Erlanger, a. a. O. S. 27 ff.

Wesenszügen im Beginne des 16. Jahrhunderts vollendet ist, daß es aber seine ihm zur Vollkommenheit notwendigen Ergänzungen wahrscheinlich nicht vor dem Ende des frühkapitalistischen Zeitalters empfängt. Nun wissen wir damit aber noch nichts von seiner Anwendung im praktischen Leben. Und gerade über diesen Punkt möchten wir doch Aufschluß haben: in welchem Umfange und mit welcher Gründlichkeit gestaltete sich die Geschäftsführung während der letzten Jahrhunderte der frühkapitalistischen Epoche gemäß den Lehren und Anweisungen der Theoretiker der Handelswissenschaft?

Eine erschöpfende Antwort auf diese Frage vermöchte nur eine wenn möglich statistische Ermittelung der wirklich geführten kaufmännischen Bücher zu geben. Und die besitzen wir natürlich nicht. Ja, wir kennen nicht einmal genug typische Fälle praktischer Buchhaltung, um daraus auf Umwegen auf den allgemeinen Zustand der Buchführung ihrer Zeit schließen zu dürfen. Die meisten Geschäftsbücher früherer Jahrhunderte, die wir kennen, gehören noch dem 15. und 16. Jahrhundert an — es mögen ein paar Dutzend sein — Handlungsbücher aus dem 17. und 18. Jahrhundert sind bisher nur in ganz geringer Anzahl veröffentlicht.

So sind wir einstweilen, bis mehr unmittelbares Quellenmaterial zutage gefördert ist — hoffentlich holt die wirtschaftsgeschichtliche Forschung das Versäumte bald nach —, auf die Deutung von Anzeichen angewiesen, aus denen wir auf einen bestimmten Stand des kaufmännischen Wissens, der kaufmännischen Kunst und ihre Anwendung in den Kreisen des aufkommenden kapitalistischen Unternehmertums schließen dürfen.

Das Bild, das sich uns auf Grund einer genauen Prüfung der verschiedenen Anzeichen ergibt, ist dann etwa folgendes:

Daß die meisten gut geführten Handlungsbücher aus dem 14. und 15. Jahrhundert, die wir kennen, italienische sind, ist wohl nicht nur ein Zufall der wirtschaftsgeschichtlichen Forschung: *Italien* war damals zweifellos in allen merkantilen Dingen das führende Land. Wir brauchen nur die italienischen Geschäftsbücher dieser Jahrhunderte mit den deutschen derselben Zeit zu vergleichen, um den Abstand zwischen diesen beiden Ländern zu ermessen. War ja doch auch der allgemeine Geist in Italien schon viel weiter in der Richtung der Rationalisierung und Mechanisierung vorangeschritten. Wir sehen, wie der moderne Staat sich schon während des Mittelalters in Italien zu entwickeln

beginnt; wir können wahrnehmen, wie der Sinn für das Exakte, Rechnerische das Wesen der Menschen des Rinascimento immer mehr gefangen nimmt. Erinnern wir uns, daß die Anfänge der Feldmeßkunst sowie der Stadtpläne sich in den italienischen Republiken während des 14. Jahrhunderts verfolgen lassen, daß die Statistik sich hier um jene Zeit zu entwickeln beginnt, daß hier die öffentliche Zeitmessung schon während derselben Zeit erhebliche Fortschritte gemacht hatte.

Die Geschichte der Zeitmessung und der Verbreitung der Uhren liefert uns einen Beweis für die Mannigfaltigkeit der Verursachung des modernen Wesens. Während nämlich einerseits die in der genauen Zeiteinteilung zweifellos bewirkte Rationalisierung ursprünglich ausschließlich ein Werk der religiösen Beflissenheit war: im Mittelalter gab es ein Bedürfnis, die Tageszeit zu messen und einzuteilen, nur in den Klöstern, und nur diese hatten Uhren, diese aber mußten Uhren haben — setzt sich doch die moderne Zeiteinteilung (nach gleichen Äquinoktialstunden), die erst die Vollendung der Rationalisierung bedeutete, im Gegensatz zu der kirchlich-klösterlichen Zeiteinteilung (nach horae canonicae, d. h. den veränderlichen antiken Stunden) durch, als ein Werk namentlich der modernen Fürsten. Diese nämlich, denen sich fortschrittliche Stadtverwaltungen insonderheit in Italien anschlossen, wollten Schlaguhren, die im Anfang des 14. Jahrhunderts erfunden wurden, als öffentliche Uhren anbringen, und Schlaguhren waren nur möglich, wenn man den Tag in gleiche Stunden einteilte: so beförderte eine bestimmte Technik wieder eine bestimmte Geistesrichtung: Schlaguhren und damit die moderne Zeiteinteilung sind also von den Vertretern weltlicher Interessen den Kirchen und Klöstern aufgezwungen worden, an denen sie äußerlich (weil der Turm der Kirche meist den besten Platz darbot) oft zuerst auftreten.

Im folgenden teile ich eine *Zeittafel der Geschichte der Uhren* in ihren Anfängen mit, die ich nach den zuverlässigsten Quellen zusammengestellt habe:

I. *Turmuhren:*

(Die Uhr auf Westminster im 13. Jahrhundert ist jetzt als apokryph nachgewiesen: Bilfinger, Horen, 172 f.)

1309 Uhr auf S. Eustorgio in Mailand, die aber nicht schlug;
1335 erste Schlaguhr die des Azzo Visconti in Mailand;
1340 Kloster von Cluny;
1343 Dom von Modena;
1344 Jacopo Dondis Uhr in Padua;
1347 Monza;
1348 London;
1352 (1354?) Straßburger Münster;
1356 Nürnberg, an der Marienkapelle;
1366 Valenciennes;
1370 Paris usw.

Um die Wende des 14. zum 15. Jahrhundert häufiger.

II. *Hausuhren:* Urtyp die Türmeruhr; Anfänge in *Italien* im 14. Jahrhundert; überall selten bis über das erste Drittel des 16. Jahrhunderts hinaus. Nur im Besitz ganz reicher Leute. Außer der auf Seite 506 f. des 1. Bandes genannten *Literatur* vgl. noch: L. T. Belgrano, Degli antichi orologi pubblici d' Italia, im Arch. stor. it. III. ser. 7 (1868), 31 ff. J. D. Blavignac, La cloche. 1877. Alfr. Franklin, La mesure du temps. 1888, und namentlich das außerordentlich wertvolle Buch von G. Bilfinger, Die mittelalterlichen Horen und die modernen Stunden. 1892.

Von besonderem Interesse ist es aber für uns, die Rechenkunst in ihrer Entwicklung und Verbreitung zu verfolgen. Sie darf uns als der Ausdruck einerseits der allgemeinen Geistesverfassung der Kaufleute dienen, andererseits als ein Gradmesser für die Höhe der Geschäftstechnik, die sich aus dem Zusammenwirken von Buchhaltung und kaufmännischem Rechnen aufbaut. Das eine oder das andere bleibt Stückwerk und deshalb hatte auch die Entwicklung der systematischen Buchhaltung zur Voraussetzung eine gleichzeitige Ausbildung der kaufmännischen Rechenkunst und ihrer Verbreitung unter den Geschäftsleuten, die im wesentlichen auf dem Wege des Schulunterrichts erfolgen mußte. Da ist es nun von Wichtigkeit, festzustellen, daß in Italien schon verhältnismäßig frühzeitig, nämlich bereits im 14. Jahrhundert, diese Kunst des Rechnens in den Schulen gelehrt wurde. Giov. Villani berichtet uns, daß in den 1340er Jahren in *Florenz* 8 bis 10000 Knaben und Mädchen lesen, 1000 bis 1200 Knaben in 6 Schulen rechnen lernten.

Giov. Villani, Cron. Lib. XI, c. XCIV. Die Zahl kann stimmen (während sonst den Ziffernangaben Villanis — namentlich handelsstatistischer Natur — nicht zu trauen ist). Aber Unterrichtsstatistik ist leichter anzustellen als Handelsstatistik. Wir finden die Angabe Villanis auch an andern Stellen. So heißt es in einer Handschrift aus dem 15. Jahrhundert, von der Vianello (l. c. p. 81) Auszüge mitteilt: „circha il 1348 o veduto Trattato che dice in Firenze essere più di 10 centinaia di fanciulli alle schuole dellabacho." Ob Villani seine Kenntnis aus diesem Traktat geschöpft hat oder ob der Traktat, von dem die Rede ist, Villanis Chronik war oder ob V. und der Verfasser des Traktats aus einer gemeinsamen Quelle geschöpft haben, läßt sich nicht feststellen.

Auch in *Paris* gibt es schon während des Mittelalters zahlreiche Elementarschulen, die im 15. Jahrhundert schon von mehreren Tausend Schülern besucht wurden[1].

Was lernten sie im Rechenunterricht?

[1] Alfr. Franklin, Écoles et collèges (1892). 56.

Man wird antworten können: im wesentlichen den Inhalt des Liber abbaci Leonardo Pisanos[1]. Dieser lehrte immerhin außer den vier Spezies die Anfangsgründe des kaufmännischen Rechnens, namentlich die Regel de tri; und enthielt eine Menge ziffernmäßiger Angaben über Dinge, die den Kaufmann interessierten: Maße, Münzen, Gewichte, Paritäten usw.

Die hauptsächlich hierher gehörigen Kapitel sind folgende: 8. Kap.: de reperiendis preciis mercium per maiorem guisam (= Regel de Tri); 9. Kap.: de baractis mercium atque eorum similium; 10. Kap.: de societatibus (Gesellschaftsrechnen); 11. Kap.: de consolumine monetarum (das Legierungsverhältnis der Münzen); 12. Kap.: de inventione bursarum; de emptione equi inter duos homines. Im 13. Kap. wird die „regula ad cataym" gelehrt: das Rechnen mit zwei Unbekannten.

Dazu kamen dann im Laufe der folgenden Jahrhunderte noch einige Wissensgebiete hinzu: die Abacuslehrer des 15. Jahrhunderts in Italien lehrten auch schon Zinsesrechnung und Skontorechnung[2]. Um die Wende des Jahrhunderts scheint die als „welsche Praxis" später in Deutschland beliebte vervollkommnete Regel de tri in Aufnahme gekommen zu sein[3].

Man soll sich nun aber davor hüten, sich von der Höhe der kaufmännischen Bildung jener Jahrhunderte, von dem Grade der extensiven und intensiven Entwicklung der Rechenhaftigkeit und systematischen Geschäftsführung im Wirtschaftsleben übertriebene Vorstellungen zu machen. Selbst in *Italien* ging es während des ganzen Mittelalters und darüber hinaus, also bis tief in das Zeitalter des Frühkapitalismus hinein, auch in den größeren Geschäften noch recht patriarchalisch zu. Von den

---

[1] Der Liber Abbaci des Leon. Pis. ist 1857 von Buoncompagni herausgegeben. Über Leonardo Pisano unterrichtet jedes Werk der Geschichte der Mathematik. Eine Literaturübersicht gibt Unger, Methodik der praktischen Arithmetik S. VI ff. Über die Fortschritte des kaufmännischen Rechnens in den Jahrhunderten nach dem Erscheinen des Werkes Fibonaccios bis Luca Pacioli gibt Aufschluß Vianello, l. c. p. 77 ff.; in den Jahrhunderten nach Luca Pacioli Unger, Methodik, 64 ff. Vgl. auch noch Libri, Hist. des sciences math. 2, 214 f. W. Adam, Geschichte des Rechnens und des R.-Unterrichts. 1891. Populär. F. Villicus, Geschichte der Rechenkunst vom Altertum bis zum 18. Jahrhundert. 3. Aufl. 1897.

[2] Siehe die Übersicht bei Vianello, l. c. 97 seq. Die beiden wichtigsten Lehrbücher des kaufmännischen Rechnens des späten Quattrocento waren Borghi und Calandri; das bedeutendste Lehrbuch des 16. Jahrhunderts war das des Tartaglia.

[3] Über die „welsche Praxis": Unger, a. a. O. S. 92 f.

Familienverbänden und ihrer durchaus nicht kapitalistischen Wirtschaftsführung wissen wir genaueres. Aber auch die Art, wie die Bücher gehalten wurden, war oft noch lax und large. Die Bücher der Soranzo, der Barbarigo sind noch voller Unstimmigkeiten, Dunkelheiten, Fehler. Es war offenbar noch eine Ausnahme, wenn die Buchführung eine ganz genaue war. So sollen nach dem Urteil der Sachverständigen die Bücher des Giac. Badoer eine solche Ausnahme darstellen[1].

Zuweilen geben anekdotische Erzählungen am besten Aufschluß über die Gesamtstruktur der Geistesverfassung oder des Lebensstils einer Zeit. Darum möchte ich hier ein Wort aus den Familienbüchern des Alberti anführen, das über die Zustände in der Florentiner Handelswelt während des Spätmittelalters, wie mir scheint, helles Licht verbreitet:

Leon Battista erzählt[2]:

Messer Benedetto Alberti pflegte zu sagen: es stünde dem tüchtigen Geschäftsmann so wohl an, wenn er immer die Hände mit Tinte beschmiert habe. Er erklärte es als die Pflicht jedes Kaufmanns, sowie jedes Geschäftsmannes, der mit vielen Leuten zu tun hat, immer alles aufzuschreiben, jeden Vertrag, jeden Eingang und Ausgang an Geld, alles so oft zu überprüfen, daß er eigentlich immer die Feder in der Hand hätte

Aus dieser Anekdote lernen wir folgendes:

1. daß es unter den Geschäftsleuten in Florenz damals durchaus noch nicht allgemeine Gepflogenheit war, überhaupt Buch zu führen;

2. daß der Chef eines „Welthauses" zum Teil wenigstens selbst noch die Bücher führte;

3. daß er so unbeholfen war, wie heute ein ABC-Schütze der zum ersten Male mit Tinte schreibt und sich die Finger beschmutzt.

Mit diesem Bilde stimmt es sehr wohl überein, wenn wir erfahren, daß Domenico Manzoni, der den Buchhaltungstraktat des Pacioli stilistisch umgearbeitet und durch zahlreiche Buchungsbeispiele ergänzt hat, seinem Libro mercantile vom Jahre 1564 eine Sammlung von zwölf — Schreibvorlagen beifügte[3].

---

[1] Brambilla, p. 55 ff.
[2] Alberti, Libri della famiglia, 191/92.
[3] C. P. Kheil, Ben. Cotrugli, 23.

Wir müssen auch der Tatsache eingedenk sein, daß die arabischen Ziffern, die Leonardo Pisano eingeführt hatte, einen langwierigen Kampf zu kämpfen gehabt haben, ehe sie den Sieg errangen. Ich erinnere daran, daß die Calimalazunft noch im Jahre 1299 den Gebrauch arabischer Ziffern verbot. Aber auch noch im 16. Jahrhundert finden wir sowohl in theoretischen Schriften über die Buchhaltung wie in manchen Handlungsbüchern in Italien die lateinischen Ziffern verwandt[1]. Hat man nun zwar auch mit Recht gesagt, daß diese die Anwendung der doppelten Buchhaltung nicht schlechthin unmöglich machen[2], so wird man doch nicht leugnen wollen, daß sie für die freie Entfaltung des Rechnungswesens und damit der Rechenhaftigkeit eine starke Hemmung bedeuteten.

Wenn wir nun aber schon in Italien eine nur langsame Verbreitung der systematischen, (das heißt also kapitalistischen) Geschäftsführung annehmen dürfen, so tun wir gut, deren Anfänge und Ausdehnung in den übrigen Ländern eine erkleckliche Spanne Zeit später anzusetzen. Wir wissen, daß die *deutschen* Kaufleute noch im 16. Jahrhundert in den italienischen Städten das Rechnen erlernten; auch die Buchhaltung à la Venezia werden sie von hier heimgebracht haben. Aber das blieben gewiß nur vereinzelte Fälle. Allgemeiner wurden die Kenntnisse wohl erst, als auch in Deutschland Schriften über die doppelte Buchhaltung und über das dazugehörige kaufmännische Rechnen veröffentlicht wurden. Das war im Laufe des 16. Jahrhunderts der Fall. Aber die ersten Werke dieser Art, die in Deutschland erschienen, wie das des Magisters Henricus Grammateus (1518), des Joann Gottlib (1531) u. a. standen in ihrem System noch hinter Luca Pacioli zurück. Erst allmählich erreichte man in Deutschland auch nur grundsätzlich die Höhe der italienischen Theorie, und ihre Anwendung wird dementsprechend langsam gewesen sein. Über die langsame Entwicklung des kaufmännischen Rechnens bei uns geben die Rechnungsbücher des 16. und 17. Jahrhunderts Aufschluß. Das Land des Adam Riese scheint aber namentlich im 16. Jahrhundert die Führung auf diesem Gebiete des Wissens gehabt zu haben[3].

Auch in den andern Ländern nördlich der Alpen bürgert

[1] Vianello, l. c. p. 135.

[2] H. Sieveking, Aus venetianischen Handlungsbüchern, a. a. O. S. 1504 (gegen Simon und Goldschmidt).

[3] Siehe die Übersichten bei Unger, Methodik, 34 ff.

sich während des 16. Jahrhunderts das neue System der Buchhaltung allmählich ein, macht das kaufmännische Rechnen, wenn auch langsam, Fortschritte.

Die Bücher des Andr. Ryff (Ende des 16. Jahrhunderts) beweisen ebenso wie das Rechnungsbuch der Froben und Episkopius, daß man die doppelte Buchhaltung damals in der *Schweiz* noch nicht kannte. Ryff bekennt ausdrücklich, daß ihn erst seine Faktorei und die damit verbundenen periodischen Abrechnungen in die Notwendigkeit versetzt haben, streng Buch zu führen. Dagegen, meint Geering[1], müsse zu Anfang des 17. Jahrhunderts bei allen größeren Kaufleuten der Schweiz die italienische Buchführung üblich gewesen sein.

In *England* ist der erste Schriftsteller, der ein Lehrbuch der doppelten Buchhaltung schreibt, Hugf Oldcastle (1543)[2]. Aber noch 1569 bemerkt James Peele in der Vorrede zu seinem Werke über systematische Buchführung, daß in England diese Kunst neu sei und Kaufleute samt ihren Lehrlingen sie bei ihm erlernten[3].

Mindestens das ganze 16. Jahrhundert hindurch blieb denn auch das englische Geschäftsleben von diesen Bestrebungen unberührt. Wir treffen selbst in den Büchern der großen Handelsgesellschaften dieser Zeit eine durchaus mittelalterlich-handwerksmäßige Buchführung an[4]. Erst mit dem Beginne des 17. Jahrhunderts scheinen sich Verbesserungen angebahnt zu haben; scheint z. B. der Begriff des Kapitals in die Buchhaltung eingedrungen zu sein; wahrscheinlich unter dem Einfluß derjenigen Kaufleute, die mit Italien in Berührung kamen, wie die Mitglieder der Levante-Company.

Wie es aber noch im Anfang des 18. Jahrhunderts in manchem Geschäfte mit der Buchführung bestellt war, lehrt uns folgender Fall: der Straßburger Zetzner wird von einem Industriellen, „welcher eine große manufactur in wollenen Zeugen in Exeter hatte", ersucht, nach E. zu reisen, „um rechnung von dem aufseher der fabrik, der in zwanzig jahren keine abgelegt, zu begehren". Zetzners Reißjournal (ed. Reuss 1912), 75.

---

[1] Geering, Basel, 432.

[2] Nach Vianello, l. c. p. 145. Ich selbst konnte des Buches nicht habhaft werden.

[3] Anderson, Orig. of Comm. 2, 130.

[4] Über die unvollkommene Buchhaltung der englischen Gesellschaften bis ins 17. Jahrhundert hinein W. R. Scott, The joint stock companies 1 (1912), 158 f.

In Holland und Frankreich fand die neue Lehre zunächst durch eine Übersetzung des Luca Pacioli in die vlämische und französische Sprache, die Jan Ympyn besorgte, Eingang (1543).

In *Holland* entwickelte sich dann bald ein reges eigenes Leben auf dem Gebiete der theoretischen und praktischen Buchhaltung. Das buchhalterisch bahnbrechende Werk der nordischen Niederlande ist das 1583 erschienene Buch von Nicolaas Petri van Deventer, Practique om te leeren reeckenen, cypheren ende boeckhuden (met die Regel coss) ende geometrie, seer profitelycken voor alle coopluyden, zu dem 1588 ein Werk hinzukommt: Boekhouden op de Italiaensche maniere. Der bekannteste der holländischen Lehrer dieses Wissenszweiges ist Simon Stevin, dessen 1605—08 erschienene Hypomnemata Mathematica als Hilfsmittel bei dem dem Prinzen von Nassau erteilten Unterricht abgefaßt worden sind[1].

Im 17. Jahrhundert erschienen mehr als 60 Werke über Buchhaltung in holländischer Sprache[2].

Der Beitrag, den Holland zur Vermehrung des kaufmännischen Rechnens beisteuerte, bestand in der Ausbildung des Wechselrechnens, die im 17. Jahrhundert erfolgte. Wie bekannt, war ein in Holland früh beliebter Geschäftszweig die Wechselkommission und Wechselarbitrage geworden. Dadurch aber entstand die Nötigung, die Gewinn- und Verlustmöglichkeiten rasch und einwandsfrei rechnerisch feststellen zu können. Zu einer Zeit, in der man in Deutschland kaum die ersten Spuren der Wechselrechnung antrifft, besaßen die Holländer schon Spezialschriften darüber. Unger (Methodik, 134) nennt folgende zwei: van Velde, T'Onderrecht des Wissels ende Wisselhandeling ouer gantsch Christenryk . . . Amsterdam 1647, und J. Phoonsen, Wissel Styl tot Amsterdam vervattende, niet alleen wat men gewoon, mar ook wat een vorsichtigk koopmann tot syn securiteyt in de Wisselhandel dienstig en noodigk is. 1676. Das bekannte deutsche Buch: Zubrodt, Unterricht der Wechselhandlung (1669) ist die Übersetzung eines holländischen Werkes.

Die Führung auf dem Gebiete des kaufmännischen Rechnungswesens, die in den Anfängen zweifellos Italien gehabt hatte, ging dann in den folgenden Jahrhunderten auf Holland über. Holland wurde das Musterland nicht nur für alles, was bürgerliche Tugend hieß, sondern auch für die rechnerische Exaktheit.

---

[1] Simon Stevin von Brügge (1548—1620) ist im Auszuge wiedergegeben bei Jäger, Luc. Pac. und Sim. Stevin. 1876.

[2] Siehe den Überblick bei Hendr. C. Diferee, De Geschiedenis van den Nederlandschen Handel (1908), 145 ff.

Noch im 18. Jahrhundert wird z. B. der Abstand empfunden, der zwischen der amerikanischen und der holländischen Geschäftskunst bestand. Benj. Franklin[1] erzählt von der Witwe eines Kompagnons, einer geborenen Holländerin: wie sie erst ihm regelmäßige und genaue Abrechnungen schickte, zu denen ihr Mann (ein Amerikaner) nicht zu bringen war: Die „Buchhaltung", fügt er hinzu, „bildet in Holland einen Bestandteil des weiblichen Unterrichts." Das galt für die 1730er Jahre.

Was wir von *französischen* Handlungsbüchern aus dem 16. und 17. Jahrhundert kennen, deutet auf einen ungemein schwankenden Zustand der kaufmännischen Buchhaltung hin: sowohl die Zahl als die Art der Bücher wechseln von Fall zu Fall.

Die von Fagniez, L'économie soc. de la France sous Henry IV (1897), 221 ff. beschriebenen, nur handschriftlich vorhandenen Bücher verschiedener Großkaufleute des 16. Jahrhunderts beruhen offenbar noch nicht, wie F. irrtümlich annimmt, auf der doppelten Buchhaltung. Denn Eintragungen wie diese:

„Caisse doit à 19 d'octobre aux sieurs Granier et Gestel 100 écus ...

Srs Pierre Granier et Questel en compagnie ... doivent avoir à 19 octobre la somme de 106 écus ... sol secs pour cent écus de comptant Debiteur caisse pour cent écus ..."

beweisen doch nur, daß ein Kassenkonto geführt wurde, aber nicht notwendig, daß die Eintragungen doppelt erfolgten. Die Handlungsbücher, die Jean Maillefer um die Mitte des 17. Jahrhunderts führte, sind allerdings nach den Grundsätzen der Partie double eingerichtet. Doch läßt seine Selbstbiographie deutlich erkennen, daß dieses System durchaus als eine Neuheit empfunden wurde: „c'est une très belle science et très nécessaire à un marchand ... il y a des mestres pour apprendre les parties doubles ..." etc. Mém. de Jean Maillefer, marchand bourgeois de Reims (1611—1684), ed. H. Jadart (1890), 95 seq.

Im 17. Jahrhundert wurde dann aber offenbar[2] Frankreich neben Holland das Land, in dem das kaufmännische Rechnungswesen einen unverhältnismäßig hohen Grad der Entwicklung erreichte. Wir dürfen darauf schließen aus der ungewöhnlich großen Zahl vortrefflicher „Kaufmannsbücher" in französischer

[1] B. Franklin, Memoirs 1 (1833), 150.

[2] Eine sicher begründete Kenntnis aller dieser für die Wirtschaftsgeschichte so entscheidend wichtigen Dinge besitzen wir einstweilen noch nicht. Ich hoffe, daß meine ersten Versuche, ein Urteil zu begründen, die Anregung zu vielen guten Spezialuntersuchungen bieten werden.

Sprache wie den klassischen Werken der beiden Savarys, der beiden Ricards u. a.

Wir dürfen vielleicht auch als ein Zeichen einer fortgeschrittenen Geschäftstechnik den Umstand betrachten, daß Frankreich das erste Land Europas war, in dem vom Gesetze jedem Kaufmann — En gros- wie en detail-Kaufmann — eingeschärft wurde, Bücher zu führen.

Die Ord. von 1673 bestimmte in tit. III art. 1:

„Les négocians et marchands tant en gros qu'en détail auront un Livre qui contiendra tout leur Négoce, leurs lettres de change, leurs dettes actives passives, et les deniers employés à la dépenses de leur maison."

„Eingeschärft" wurde es ihnen, Buch zu führen: sie wurden nicht gezwungen: „l'Ordonnance enjoigne aux Marchands et Négocians d'avoir des Livres sur les quels ils écriront toutes leurs affaires; néansmoins ils ne seront point forcez d'en avoir, cela dépendra de leur volonté." Nur ein indirekter Zwang besteht, sofern nur durch Bücher der Vorwurf betrügerischen Bankrotts zu entkräften ist. So kommentiert Savary, der Vater der Ordonnanz, die Bestimmungen des angeführten Artikels (Parf. nég. 1, 248). Darnach sind die früheren Ansichten zu berichtigen; z. B. Simon, Bilanzen der Akt.-Ges., 34.

Rechtmäßige Handlungsbücher müssen von den Konsuln oder Bürgermeistern gezeichnet sein: „Les livres des Négocians et Marchands tant en gros qu'en détail, seront signés sur le premier et dernier feuillet, par l'un des Consuls dans les Villes où il y a jurisdiction consulaire et dans les autres par le maire ou l'un des Echevins, sans frai ni droits, et les feuillets paraphés et cottés par premier et dernier de la main de ceux qui auront été commis par les Consuls ou maire et échevins, dont sera fait mention au premier feuillet." Art. III. al. 3.

Diese Bestimmungen bedeuteten zweifellos einen Schritt vorwärts auf dem Wege geordneter Geschäftsführung, die übrigens in Frankreich insoweit schon bestand, als es bereits vor dem Erlaß der Ordonnanz von 1673 bei „den meisten En gros-Kaufleuten" Sitte war, Bücher zu führen, wie uns Savary versichert[1].

Aber wiederum müssen wir uns zum Bewußtsein bringen, daß damit immer erst die Anfänge der systematischen Buchführung gemeint sein konnten. Denn was die Ordonnanz zu führen vorschreibt und was „nichts Neues" nach Savarys Meinung für

[1] „Avant. l'ord., la pluspart des négociants (also nicht des Marchands; Savarys Ausdrucksweise ist sehr genau) pour tenir un bon ordre dans leurs affaires, ont toujours tenu des livres . . ." Le parf. nég. 1^4, 249.

Frankreich war, war ein einziges Journal, in dem alle Geschäftsvorgänge chronologisch eingetragen wurden. Natürlich bestanden daneben schon Geschäfte mit doppelter Buchhaltung; aber das war sicher nicht der „größte Teil."

Wurde dann *England*, so wie das Land des größten Handels auch das Land der vollkommensten Geschäftstechnik? Jedenfalls wiesen im Anfang des 19. Jahrhunderts die deutschen Kaufleute auf England und Holland hin als die Länder mit der fortgeschrittenen „kaufmännischen Bildung", die innerhalb Deutschlands wiederum damals in Hamburg am höchsten entwickelt gewesen zu sein scheint. Über das Verhältnis dieser Länder zueinander schreibt in den 1830er Jahren ein guter Sachkenner folgendes:

„Zu solchen freien und klaren Ansichten in Handelssachen, wie namentlich der Engländer, dieser Kaufmann durch und durch, sie hat, gelangt der Hamburger sehr selten oder erst spät; das Decidierte, Selbständige, was jener an den Tag legt, fehlt diesem mehr oder weniger in der angedeuteten Beziehung ganz. Dennoch kann man die hamburgische kaufmännische Akkuratesse dem übrigen *Deutschland* mit Recht als Muster nachrühmen: sie kommt fast der holländischen an Umsicht gleich, ist aber bedeutend liberaler, als die des ängstlichen Mynheer." [1]

Hamburg hatte im 18. Jahrhundert das meiste für die Pflege der Handelswissenschaften getan, für die in Joh. Büsch der am meisten hervorragende Vertreter erstanden war [2].

Überblicken wir den ganzen Zeitraum der frühkapitalistischen Epoche, so werden wir zu der Überzeugung kommen, daß zweifellos in allen Ländern Europas die Geschäftstechnik nach neuen Grundsätzen sich zu gestalten begonnen hatte, daß überall die kapitalistische Unternehmung infolgedessen im Entstehen begriffen war, daß aber keinesfalls vor der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts auch nur der kleinere Teil der Unternehmungen die Stufen der unsystematisch-persönlichen Geschäftsführung völlig verlassen hatte, daß vielmehr der geschäftliche Gesamtstil auch der letzten Jahrhunderte des Frühkapitalismus sich als ein Übergangsstil darstellt. In dieser Ansicht werden wir bestärkt, wenn wir die Entwicklung der kapitalistischen Gesellschaftsformen uns aus der Nähe anschauen werden: siehe das folgende Kapitel.

[1] Lud. Schleicher, Das merkantilische Hamburg (1838), 75.
[2] Vgl. Ed. Weber, Literaturgesch. der Handelsbetriebslehre. 1914.

IV. Das Geschäft als Kreditcinheit: die Ditta

Nachdem sich das Geschäft von innen heraus zur Rechtseinheit und zur Rechnungseinheit entwickelt hat, empfängt es gleichsam die Weihe von außen her dadurch, daß Dritte es als solches anerkennen und zwar deshalb anerkennen, weil sie es als solches für kreditwürdig erachten, ohne Rücksicht auf eine bestimmte Persönlichkeit. Auf diese Weise entsteht zum dritten Male der Begriff der Firma, die in diesem Falle ursprünglich als Ditta bezeichnet wurde: eine Bezeichnung, die, wie bekannt, bis heute in der *italienischen* Geschäftssprache die übliche für unser Wort Firma geblieben ist.

Eine Zeitlang ist der Ausdruck Ditta für Firma auch in der *deutschen* Geschäftssprache üblich gewesen: in dem vorhin schon angeführten „Vorsichtigen Banquier" (1733) heißt es (2, 54): „Wo jemand eine neue Handlung anfängt oder die Handels-Ditta verändert." Vgl. ebenda 1, 484: Ditta, Handlungs-Ditta, und dazu Schirmer, s. h. v.

Wie sich das Wort Ditta aus ganz einer andern Bedeutung, ähnlich wie das Wort Firma und Ratio zu der Bedeutung des selbständigen Geschäfts entwickelt hat, können wir an der Hand der wenigen Bemerkungen, die Ehrenberg[1] darüber macht, mit ziemlicher Deutlichkeit verfolgen:

Als „ditta" (dita, dicta, von dicere) bezeichnete man ursprünglich ein kaufmännisches Zahlungsversprechen, eine Bürgschaft, eine Sicherheit. In diesem Sinne verwendet das Wort noch Luca Pacioli, wenn er als eine der Arten des Kaufvertrages die „per assegnazione di ditta" aufführt. Dann gebraucht man das Wort auch für die Urkunde, die über das Zahlungsversprechen ausgestellt war. Namentlich nannte man so diejenigen Bürgschaften, die die Bankiers und Wechsler für ihre Depositenkunden leisteten. Da diese Bürgschaft durch Buchung in den Konten gegeben wird, bekam das Wort auch den Sinn von Buchung. Dann übertrug man nun die Bezeichnung auf die Aussteller der Urkunden, die Bürgen usw. So verwandten das Wort die oberdeutschen Handelskorrespondenten des 18. Jahrhunderts, indem sie als „Ditta" einen kaufmännischen Kreditnehmer bei berufsmäßigen Wechsel- und Depositengeschäften bezeichnen. Sofern diese Kreditvorgänge sich an der Börse abspielten, sprach man dann auch von „dita di borsa." Und indem man nun diese „dite di borsa" als kreditwürdig, als gut, als

[1] Ehrenberg, Zeitalter der Fugger 2, 123 ff.

„buone dite“ bezeichnete, hatte man die Metamorphose des Ausdrucks in die Bezeichnung „Geschäft“ vollzogen. Den Sinn „Handelsfirma“ bekommt das Wort „ditta“ nicht vor dem 16. Jahrhundert. Ehrenberg ist ihm in dieser Bedeutung zuerst in einer Urkunde des Jahres 1525 begegnet.

So weist der sprachliche Zufall in den drei heute verwendeten Ausdrücken für den Begriff eines selbständigen Geschäfts uns die dreifache Entstehungsursache der kapitalistischen Unternehmung dokumentarisch auf.

Elftes Kapitel

Die kapitalistischen Gesellschaftsformen

Literatur

Die Literatur der letzten Jahre über die Geschichte der modernen Gesellschaftsformen, namentlich über die Anfänge der „Aktiengesellschaft", ist reich und fruchtbar gewesen. Die Rechtshistoriker knüpfen mit Vorliebe an einerseits an das Seite 87 genannte Buch von Max Weber, andererseits an die Schrift von Karl Lehmann, Die geschichtliche Entwicklung des Aktienrechts bis zum Code de Commerce. 1895. Den besten Überblick über den Stand der Forschung geben jetzt:

Hacman, Zur Entwicklung der Offenen Handelsgesellschaft, in der Zeitschr. f. d. ges. HR. Bd. 68 und 69.

E. J. J. van der Heijden, De ontwikkeling van de namlooze Vennotschaft in Nederland. Utrecht. Diss. 1908 (gibt in der Einleitung eine gute Zusammenstellung der bisherigen „Theorien" über den Ursprung der A.-G.).

S. van Brakel, De Hollandsche Handelscompagnieën der XVIIe eeuw, hun ontstaan, hun inrichting. 1908.

Diese beiden Werke sind gleichzeitig, unbeeinflußt das eine vom andern, erschienen.

Derselbe, Bijdrage tot de geschiedenes der Naamlooze Vennootschap, im Rechtsgeleerd Magazijn. 31. Jaarg. 1912.

Derselbe, Neuere Literatur über den Ursprung der Aktiengesellschaften, in der Vierteljahrschrift f. Soz. u. WG. Bd. 10. 1912.

Vgl. auch die Arbeiten von André-E. Sayous, Le fractionnement du capital social de la Compagnie néerlandaise des J. O. etc., in der Nouvelle Revue d'Histoire du droit. 1901, und Les sociétés anonymes par actions. 1902.

Die Feststellung der geschichtlichen Zusammenhänge ist jetzt erleichtert worden durch die erneute Zutageförderung einer Masse von Quellenstoff in allen Ländern, namentlich für die Zeit des 16. und 17. Jahrhunderts.

Für *Deutschland* haben neues Material beigebracht: W. Mück, Der Mansfelder Kupferschieferbergbau. 2 Bde. 1910. Walt. Möllenberg, Die Eroberung des Weltmarkts durch das Mansfeldische Kupfer. 1911. Bernh. Hagedorn, Betriebsformen und Einrichtungen des Emder Seehandelsverkehrs in den letzten drei Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts, in den Hans. Gesch.-Bl. Bd. 36 und 37. Jak. Strieder, Studien zur Gesch. kapit. Organ.-Form. 1914.

Für *Frankreich:* Paul Masson, Les compagnies du corail. 1908.

Für *England:* W. R. Scott, The constitution and finance of English, Scottish and Irish Joint Stock companies to 1720. 3 Vol. 1910—1912. Die Sammlung: Select Charters of Trading Companies A. D. 1530—1707, im 28. Vol. der Publ. of the Selden Soc. (1913), zu der Cecil T. Carr eine vorzügliche Einleitung geschrieben hat, umfaßt die Statuten der verschiedenartigsten Gesellschaften: sowohl Handels- als Industrie-G., sowohl Reg.-Comp. als Joint Stock Co., sowohl Monopolerteilungen als Ansiedlungsverträge.

Für *Holland:* die oben genannten Werke.

Aus der Literatur über die gemischten Gesellschaftsformen (IV), die bisher nur unter juristischem Gesichtspunkte gewürdigt sind, sind zu nennen:

L. Goldschmidt, De societate en commandite. 1851.

Renard-Laband, Das Recht der stillen Gesellschaften. 1885. Mit einer wertvollen historischen Einleitung.

Hergenhahn, Die Kommanditgesellschaft auf Aktien, insbesondere ihre Entstehungsgeschichte, rechtliche und wirtschaftliche Natur, in der Zeitschr. f. d. ges. HR. Bd. 42. 1874.

I. Grundsätzliches zur Orientierung

Was eine kapitalistische Gesellschaftsform sei, werden wir ohne Schwierigkeit zu sagen vermögen, wenn wir uns klar machen, daß es offenbar eine Wirtschaftsform ist, die zwei Merkmale in sich vereinigt, die nämlich sowohl eine kapitalistische Unternehmung als eine Gesellschaft ist.

Den Begriff der kapitalistischen Unternehmung habe ich in dem vorigen Kapitel entwickelt. Danach können wir folgende Erfordernisse aufstellen, die eine Wirtschaftsform erfüllen muß, damit wir sie als kapitalistische Unternehmung ansprechen können:

1. sie muß von Dauer sein: Gelegenheitsunternehmungen können nie kapitalistische Unternehmungen sein;
2. sie muß ein von der Person losgelöstes Geschäft sein; das aber hat zur Voraussetzung:
   a) eine Firma;
   b) ein Geschäftsvermögen;
   c) eine systematische Buchhaltung.

Als Gesellschaft im weiteren Sinne hingegen haben wir jede Kollektivunternehmung anzusehen, das heißt jede Unternehmung, die auf dem Vermögen mehrerer beruht. Es ist nun aber leicht ersichtlich, daß nicht jede Kollektivunternehmung auch eine kapitalistische Gesellschaft zu sein braucht. Vielmehr scheiden alle aus „Gemeinschaft" erwachsenen Verbände aus. Jede kapitalistische Gesellschaft ruht auf einem Gesellschaftsvertrage. Nicht als Gesellschaft betrachten wir (in Übereinstimmung mit

den Juristen) eine Unternehmung, deren Sachvermögen in der Weise von verschiedenen Personen zusammengebracht ist, daß die eine der andern, die allein Unternehmer ist, lediglich eine Summe geliehen hat. Vielmehr muß jeder, der einen Teil des Sachvermögens beigesteuert hat, mindestens mit der Gewinn- oder Verlustaussicht an dem Unternehmen beteiligt sein, damit eine gesellschaftliche Unternehmung vorhanden sei.

Das System der kapitalistischen Gesellschaftsformen ergibt sich danach von selbst. Wir unterscheiden Personal- und Real- (oder Kapital-)Vereine. Jenes sind diejenigen Unternehmungen, die von mehreren mit ihrem persönlichen wie sachlichen Vermögen tätigen Unternehmern zum Zweck gemeinsamer Geschäfte gebildet werden. Bei ihnen ist das Wesentliche das Zusammenwirken der verschiedenen Unternehmer, die ihre ganze Persönlichkeit dem Unternehmen widmen. Ihr Sachvermögen, aus dessen Vereinigung das Kapital der Unternehmung gebildet wird, ist nur Zubehör zu der persönlichen Leistung. Ersichtlich, daß hier an diejenige Vereinigung gedacht wird, die die Juristen unter dem Namen der Offenen Handelsgesellschaft kennen.

Im andern Falle, bei der Realvereinigung, entsteht die Unternehmung durch die Zusammenfügung mehrerer Sachvermögensbeträge (Geldsummen) zu einem Gesamtvermögen, das Kapitaleigenschaft dadurch bekommt, daß es von den Beauftragten der Teilhaber zur Grundlage einer kapitalistischen Unternehmung gemacht wird. Den Ausgangspunkt nimmt diese von dem Sachgütervorrat, der sich in Kapital verwandelt und (konstruktiv! nicht dynamisch!) aus sich heraus die Vergesellschaftung der produktiven Kräfte bewirkt. Ersichtlich, daß diese Form der kapitalistischen Kollektivunternehmung rechtlich als Aktiengesellschaft auftritt.

Zwischen diesen beiden Grundtypen der kapitalistischen Gesellschaftsformen gibt es dann verschiedene Zwischenglieder: gemischte Formen.

Wir können uns nun unsere Aufgabe, der Entstehung der kapitalistischen Gesellschaftsformen auf die Spur zu kommen, dadurch wesentlich erleichtern, daß wir sie nach den üblichen Gesichtspunkten der heutigen juristischen Doktrin unterscheiden, wobei ja, wie ich eben sagte, im wesentlichen auch vom ökonomischen Standpunkt aus eine richtige Einteilung bewirkt wird, wenn auch die Gründe der Einteilung in beiden Fällen sehr verschiedene sind.

Zur Verständigung möchte ich zuvor nur folgendes bemerken, um die Unterschiedlichkeit der juristischen und ökonomischen Betrachtung klar zu machen:

1. Voraussetzung jeder Untersuchung über den Ursprung einer Einrichtung, man mag sie unter juristischem oder soziologischem Gesichtspunkte anstellen, ist immer die: daß man über einen scharf umrissenen Begriff jener Einrichtung in ihrer idealtypischen Vollendung verfüge. Man wird diesen Begriff in der Regel von der tatsächlichen Gestaltung der Dinge abziehen, wie sie sich am Ende derjenigen Entwicklung darstellt, deren Anfänge man bloßlegen möchte. Der Soziologe muß sich solchen Begriff, auf den die Untersuchung auszurichten ist, erst bilden, weil es ein synthetischer Begriff ist; der Jurist findet ihn fertig vor in dem die Gegenwart gestaltenden Recht. Er braucht nur das HGB. aufzuschlagen und sich die auf die Offene Handelsgesellschaft, die Aktiengesellschaft usw. bezüglichen Artikel einzuprägen, um genau zu wissen: die Geschichte, wovon er schreiben will.

Natürlich darf nun der Rechtshistoriker nicht wähnen, daß er seiner Aufgabe schon gerecht würde, wenn er die Tatsachen der Vergangenheit mit dem einfachen: dem modernen Begriff gemäß — nicht gemäß schematisch aufteilen wollte[1].

Der wissenschaftliche Takt muß ihm sagen, wie er die Vergangenheit mit Hilfe seines Begriffes durchleuchten kann. Aber er hat doch immer schon einen festen Ausgangspunkt für seine Untersuchungen in der Begriffsbildung des geltenden Rechts. Wir Wirtschaftshistoriker hingegen müssen uns hier, wie immer, diesen festen Maßstab erst durch eine synthetische Begriffsbildung schaffen.

2. Bei der Beschreibung des Werdegangs einer sozialen Einrichtung wie der der Gesellschaftsformen ist die juristisch-dogmatische von der empirisch-historischen Betrachtung scharf zu trennen. Leider geschieht das selbst in rechtsgeschichtlichen Büchern nicht immer. Offenbar nämlich ist der Werdegang ein grundverschiedener, je nachdem er von dieser oder von jener Seite betrachtet wird. Die Rechtsgrundsätze, die die Rechtsdogmatik in logischer Reinheit auseinander entwickeln und zur

[1] Siehe was darüber — in Entgegnung auf die Methode seines Landsmannes van der Heyden — jetzt wieder S. van Brakel in der Vierteljahrschrift für Soz. u. WG. 10, 492 ff. bemerkt.

Einheit fügen muß, stammen häufig aus ganz heterogenen Wirklichkeiten. Der maßgebende Rechtsgedanke ist oft auf einem wirtschaftlich weit abliegenden Gebiete entstanden. Dieselben Rechtsgrundsätze (man denke an den Grundsatz der solidarischen oder beschränkten Haftung!) können in ganz verschiedenen sozialen Gebilden Geltung haben usw.

3. Man muß sich hüten, die Geburtsstunde einer sozialen Einrichtung bestimmen zu wollen. Niemand kann sagen, wann die Offene Handelsgesellschaft, wann die Aktiengesellschaft entstanden. Nicht in welcher Stunde, aber auch nicht an welchem Tage, nicht in welchem Jahre. Und zwar deshalb nicht, weil das, was wir jetzt unter jenen Einrichtungen verstehen (und wovon, wie wir sahen, unsere Untersuchung ausgehen muß, wenn sie Erfolg haben soll), sich in langsamer Aneinanderreihung der einzelnen Merkmale gebildet hat. Nicht einmal so, daß Merkmal zu Merkmal hinzugetreten wäre, sondern oft so, daß ein Merkmal hier, ein anderes dort auftaucht und daß einzelne Merkmale, auf verschiedene Gebilde verteilt, nebeneinander bestehen.

4. Damit ist auch schon gesagt, daß man sich ebenso hüten muß, die Entwicklung solcher Rechtsinstitution an *einen Punkt* anzuknüpfen. Vielmehr kann es sehr wohl sein (und ist es gerade in den hier zur Rede stehenden Fällen gewesen), daß eine Institution sehr verschiedene Ausgangspunkte haben kann, und daß sie sich durch Vereinigung verschiedener Entwicklungsreihen bildet.

5. Man soll sich bewußt sein, daß mit den bildlichen Ausdrücken: „Anknüpfen", „Erwachsen aus" sehr verschiedenartige Zusammenhänge bezeichnet werden können. Will man mit den in jenen Ausdrücken enthaltenen Bildern Ernst machen, so müßte man „anknüpfen an" und „erwachsen aus" unterscheiden und mit jenem ein bloß äußerliches, mechanisches Verbundensein, mit diesem eine innerliche, organische Verbundenheit bezeichnen. Daß man diese Unterscheidung nicht immer trifft, auch für beide Möglichkeiten das farblose Wort: „entstanden aus" gebraucht, macht die Diskussion oft verschwommen und verurteilt sie zur Unfruchtbarkeit.

6. Der Rechtshistoriker hat nur Interesse an der Gestalt, der Wirtschaftshistoriker auch am Inhalt der Institution. Deshalb fragt jener nur nach der Qualität (Art), dieser auch nach der Quantität. Die Aktiengesellschaft (oder irgendeine ähnliche Einrichtung) für eine Zeit nachweisen, hat also für jenen und

für diesen eine sehr verschiedene Bedeutung. Jener hat seine Aufgabe erfüllt, wenn er einen einzigen Fall feststellt, in dem diese Gesellschaftsform vorkommt, dieses Aufgabe hebt dann erst an, weil ihm vor allem daran liegen muß, die Wichtigkeit solcher Einrichtung und ihre grundsätzliche Bedeutung in dem Gesamtzusammenhange zu ermitteln.

II. Die Personalvereinigung (Offene Handelsgesellschaft)

Eine kapitalistische Personalvereinigung entsteht, wenn mehrere Unternehmer mit ihrem ganzen persönlichen und sachlichen Vermögen sich dauernd zu gemeinschaftlichem Geschäftsbetrieb auf Grund vertragsmäßiger Abmachungen vereinigen und damit eine kapitalistische Unternehmung, das heißt also ein selbständiges Geschäft unter eigener Firma mit eigenem (Sach-) Vermögen begründen.

Das ist also das, was die Juristen (und mit ihnen der Gesetzgeber) als Offene Handelsgesellschaft bezeichnen:

„Eine Gesellschaft, deren Zweck auf den Betrieb eines Handelsgewerbes unter gemeinschaftlicher Firma gerichtet ist, ist eine offene Handelsgesellschaft, wenn bei keinem der Gesellschafter die Haftung gegenüber den Gesellschaftsgläubigern beschränkt ist." (§ 105 HGB.)

Dazu der Kommentar (F. Litthauer):

1. Eine Gesellschaft kann nur durch Vertrag entstehen.

2. Betrieb des Handelsgewerbes unter gemeinschaftlicher Firma ist wesentliches Erfordernis der o. H.G. Fehlt es hieran, so liegt eine nach bürgerlichem Recht zu beurteilende Erwerbsgesellschaft vor.

„Die o. H.G. kann unter ihrer Firma Rechte erwerben und Verbindlichkeiten eingehen, Eigentum und andere dingliche Rechte an Grundstücken erwerben, vor Gericht klagen und verklagt werden." (§ 124 HGB.)

Kommentar: Die o. H.G. ist keine juristische Person; das Gesellschaftsvermögen wird jedoch als eine zwar den Gesellschaftern gehörende, aber von ihrem sonstigen Vermögen gesonderte Vermögenseinheit angesehen. Entsch. des ROHG. vom 13. Mai 1879. 8. Dez. 1880. 28. April 1886. RG. Bd. 3. 16. Dem einzelnen Gesellschafter steht ein Miteigentum an den einzelnen zum Gesellschaftsvermögen gehörenden Vermögensstücken nicht zu. Ein Gesellschafter, der vorsätzlich und rechtswidrig über Sachen, welche der o. H.G. gehören, zu seinem Vorteil verfügt, kann sich dadurch der Unterschlagung oder des Diebstahls an den Sachen, und zwar zu ihrem vollen Werte, schuldig machen. Entsch. vom 5. Juli 1882. RG. in Strafs. Bd. 7. Das Bestehen von Rechten und Verbindlichkeiten zwischen dem Gesellschaftsvermögen und den einzelnen Socii ist möglich. Entsch. ROHG. 5, 206. Vgl. M. Weber, a. a. O. S. 7.

Für den Juristen liegt also das Wesentliche dieser Gesellschaftsform in dem Zusammentreffen einer Firma mit Solidarhaftung der einzelnen Gesellschafter. Die Firma unterscheidet sie von nicht handelsrechtlichen Vereinigungen, die Solidarhaft von der Aktiengesellschaft. Sind sie sich aber einig über die einzelnen Rechtsmerkmale der modernen Offenen Handelsgesellschaft, so gehen ihre Meinungen über die Herkunft dieser Gesellschaftsform und ihre juristische Gesamtkonstruktion heute weiter auseinander denn je.

Hatte bis vor kurzem die Gesamthandstheorie (M. Weber, Lastig, Hergenhahn) ziemlich stark die Oberhand gehabt, so machen sich jetzt wieder Stimmen zugunsten derjenigen Theorie geltend, die in der Offenen Handelsgesellschaft eine juristische Person erblickt. Nach dieser Auffassung besteht das Wesen der Offenen Handelsgesellschaft einzig und allein im selbständigen Gesellschaftsvermögen, das, weil ausschließlich für die Zwecke der Gesellschaft bestimmt, ein Zweckvermögen genannt wird (Laband, Randa)[1].

Mir scheint, daß ein nicht unerheblicher Teil des Streites auf jene verschiedene Auffassung von der Entstehung einer Institution zurückgeht, von der ich vorhin sprach. Unterscheidet man die verschiedenen Gesichtspunkte, unter denen man die Entstehung betrachten kann, so ergibt sich folgendes, wie ich glauben möchte, ziemlich deutliche Bild:

Daß der Geist der Offenen Handelsgesellschaft nicht der Geist ist, aus dem die Familienverbände oder die Korporationen des Mittelalters erwachsen waren, dürfte außer Zweifel sein. Sie ist keine Vereinigung von „Genossen", sie beruht nicht auf stillschweigender Abmachung „unter Brüdern", sie ist nicht ein Ausfluß und eine unter vielen Erscheinungsformen einer Lebensgemeinschaft, sondern sie ist eine Abmachung, ein Vertrag zwischen Fremden für ganz bestimmte, rein geschäftliche Zwecke. Sie ist also aus dem Geiste geboren, der die vielerlei Gelegenheitsgesellschaften des Mittelalters aus sich erzeugt hatte, aus grundsätzlich aufrührerischem, fremdartigem, zerstörendem Geiste; sie ist ein mechanistisches Gebilde, kein organisches; sie ist gemacht, nicht geworden; sie ist darum auch kapitalistisch. Darum möchte ich auch glauben, daß diejenigen Juristen recht

[1] Übersicht gibt M. Hacman, a. a. O.

haben, die die Solidarhaft in der Offenen Handelsgesellschaft[1] als eine Zweckbildung ansehen, die aus dem Interesse an einem gesicherten Verkehr, zum Schutz der Gläubiger gegen Bankrotte usw. entstanden ist und entstanden sein würde, wenn es auch nie vorher so etwas wie eine deutschrechtliche Gesamthand gegeben hätte; die sie im Schoße des Exekutionsrechts allmählich sich entwickeln und von dort in das Gesellschaftsrecht übergehen lassen[2].

„Entstanden" kann die offene Handelsgesellschaft aber auf sehr mannigfache Weise sein und der Punkte, der schon vorhandenen Gesellschaftsformen, an die sie „anknüpft", sind wahrscheinlich viele. Wir können uns denken, daß eine Familiengesellschaft eine Firma wird und ein Gesellschaftsvermögen absondert; wir können uns denken, daß eine mehrseitige Gelegenheitssozietas zu einer dauernden Vereinigung der Gesellschafter und damit zu einer kapitalistischen Unternehmung die Vorstufe bildet; wir können uns denken, daß eine Handwerker- oder Händlergenossenschaft mittels eines Gesellschaftsvertrags ihre Genossen zu einer Gesellschaft verbindet, in der die persönlich-korporativen Beziehungen allmählich zurücktreten gegenüber den Geschäftsinteressen: in allen Fällen würde eine Offene Handelsgesellschaft an schon bestehende Gesellschaftsformen „anknüpfen". Wir können uns aber ebenso gut vorstellen, daß sie aus dem Nichts erwächst, das heißt als Kollektivunternehmung erst durch den Gesellschaftsvertrag ins Leben tritt.

In welchem Zeitpunkt das der Fall ist, wird sich schwerlich wie ich schon sagte, mit Sicherheit feststellen lassen. Nur das scheint mir außer Zweifel zu sein: daß es grundverkehrt ist, die Anfänge der Offnen Handelsgesellschaft in das frühe Mittelalter zu verlegen, ja auch nur anzunehmen, daß sie vor dem 16. Jahrhundert in irgend nennenswerter Anzahl verbreitet gewesen sei. Nur auf einen Mangel an begrifflicher Schärfe ist es zurückzuführen, wenn immer wieder einmal das Mittelalter mit

[1] Solidarhaft kann offenbar aus ganz verschiedenen Wurzeln wachsen, aus grundsätzlich entgegengesetzten Ideenrichtungen hervorgehen: hier aus dem Gemeinschaftsgefühl der Sippe, dort aus der rein utilitarischen Gedankenfolge einer Kaufmannswelt.

[2] Der jüngste und recht scharfsinnige Vertreter dieser Auffassung ist Hacman: z. B. S. 92 a. a. O. und öfters daselbst. Einen ähnlichen Standpunkt vertritt Karl Adler, Zur Entw., Lehre und Dogmatik des Gesellschaftsrechts. 1895.

Offenen Handelsgesellschaften bevölkert wird, weil man Familiengesellschaften, Handwerkergenossenschaften, Gelegenheitsgesellschaften oder irgend sonst eine Gesellschaftsform, die bei oberflächlicher Betrachtung einer offenen Handelsgesellschaft ähnlich sieht, für eine solche hält. Wir müssen uns immer gegenwärtig halten, daß eine Offene Handelsgesellschaft jedenfalls nicht früher da sein konnte, als die kapitalistische Unternehmung, deren Entstehung wir frühestens in das 16. Jahrhundert glaubten verlegen zu sollen. Ehe nicht der Begriff der Firma in dem oben angegebenen Verstande entwickelt war, ehe nicht die systematische Buchhaltung eingebürgert war, konnte es auch keine Offene Handelsgesellschaft geben.

Ich möchte annehmen, daß die Offene Handelsgesellschaft ihre juristische Ausbildung im 16. Jahrhundert erfährt, weil erst in dieser Zeit die Juristen den Gedanken herausarbeiten: die Absicht, eine Sozietas mit Solidarhaftung einzugehen, sei daraus zu ersehen, daß die Betreffenden einen Kollektivnamen, die Firma, annehmen und mit ihm Kontrakte schließen[1]; anders ausgedrückt: daß Kontrakte, die unter der Kollektivfirma geschlossen werden, Sozietätskontrakte seien. Erst damals war der Begriff der Firma so entwickelt, daß er zu einem tragenden Bestandteile für die juristische Konstruktion gemacht werden konnte. In diesem Augenblick schuf man durch Vereinigung dieser beiden Merkmale: Firma und Solidarhaft, das Rechtsinstitut der Offenen Handelsgesellschaft.

Wir dürfen aber nicht annehmen, daß die juristische Konstruktion der Offenen Handelsgesellschaft wesentlich später erfolgt sei als ihre Verbreitung begonnen hätte. Die Tatsache, daß uns im 16. Jahrhundert die Gelegenheitsgesellschaft noch so häufig begegnet, dürfte ein Beweis dafür sein, daß in dieser Zeit die Offene Handelsgesellschaft nur erst vereinzelt auftrat. Im 17. Jahrhundert aber, scheint es, wurde sie häufiger. Ja, gegen das Ende dieses Jahrhunderts dürfte sie die herrschende kapitalistische Gesellschaftsform geworden sein. Die zahlreichen *englischen* „Companies": X. Y. and Company, die wir beispielsweise in dem London des ausgehenden 17. Jahrhunderts unter den Merchants antreffen, werden wohl in der Regel Offene Handelsgesellschaften gewesen sein[2].

[1] Gut bei M. Weber, a. a. O. S. 158 ff.

[2] A Collection of the Names of Merchants living in and about the City of London. 1677 (reprinted 1878).

Auch in den *italienischen*, *französischen* und *holländischen* Kaufmannsbüchern jener Zeit wird sie als die „gewöhnliche", die „natürliche" Form der Handelsgesellschaften bezeichnet. So ist das einzige Schema einer Handelsgesellschaft (Compagnia di Negozio) das einer Offenen Handelsgesellschaft (genauer: Kommanditgesellschaft) bei Peri[1]. So nennt sie Savary die „Societé ordinaire"[2], Jean-Pierre Ricard: „la plus ordinaire et la plus naturelle, qu'on nomme générale ou libre"[3].

Trotzdem habe ich den deutlichen Eindruck, daß die Offene Handelsgesellschaft damals, also um die Wende des 17. Jahrhunderts, selbst in den merkantil am weitesten fortgeschrittenen Ländern sich noch in statu nascendi befunden habe.

Diesen Eindruck muß man gewinnen, wenn man die Vorgänge genauer verfolgt, die zu der Kodifikation des Gesellschaftsrechts in der Ordonnanz von 1673 geführt haben.

Wir sind ja in der angenehmen Lage, in den Werken der beiden Savarys, namentlich aber im Parfait négociant des älteren Savary, eine Art von Motiven und Kommentar zum ersten französischen Handelsgesetzbuch zu besitzen, da Jacques Savary, nachdem er im Jahre 1670 zwei Denkschriften, von denen eine die Mißstände im Handel darlegte, die andere einen Gesetzentwurf für eine Kodifikation des Handelsrechts enthielt, eingereicht hatte, in die Kommission zur Beratung eines Handelsgesetzbuches berufen wurde (siehe die Préface zur 4. ed. des Parf. nég. [1697]) und in den späteren Auflagen seines berühmten Buches genauen Bericht über Veranlassung und Sinn der Bestimmungen der Ordonnanz von 1673, die offenbar im wesentlichen sein Werk war, erstattet hat. Aus diesem Berichte aber können wir entnehmen, daß die Ideen, die in der genannten Ordonnanz zum ersten Male Gesetzesgestalt annahmen, und die in der Tat die Offene Handelsgesellschaft im modernen Sinne begründen, doch zum guten Teile neue waren oder jedenfalls noch keineswegs als selbstverständlich angesehen wurden. Die Ordonnanz von 1673, das müssen wir im Auge behalten, sollte ja nicht nur ein bestehendes Gewohnheitsrecht zum Gesetz erheben, sondern sie sollte dazu dienen, „Mißbräuche im Handel zu beseitigen". Und unter diese Mißbräuche rechnete Savary die Unbestimmtheit und Ungeregeltheit der Handelsgesellschaften. Mit andern Worten: Savary empfand es als einen schlimmen Übelstand, der der Entwicklung des Verkehrs im Wege stände, daß der Rechtsbegriff der Firma (den er sehr deutlich hatte unter der Bezeichnung raison de Societé) noch keineswegs allgemein

[1] Peri, Il negotiante (1682), Vol. I. Cap. XIII.

[2] Savary, Le parfait nég. 2, 14.

[3] J. P. Ricard, Le négoce d'Amsterdam, 367. Rs Kapitel über die Handelsgesellschaften ist übrigens nur ein ziemlich dürftiger und noch dazu nicht ganz genauer Auszug aus Savary.

bekannt und anerkannt sei, und ebenso daß der Grundsatz der solidarischen Haftung bei den „Soc. ordinaires“ noch immer wieder durchbrochen werde. Deshalb vor allem führt er den gesetzlichen Zwang zur Eintragung aller Handelsgesellschaften in das Handelsregister ein (art. 2, tit. IV). Die Begründung dieses Artikels lautet wie folgt (Parf. nég. 2, 7):

„La disposition de cet Article est de très grande consequence au commerce et pour la seureté publique car il se commet de grands abus dans les Societez. Premierement, en ce que assez souvent la raison de Société sera sous trois ou quatre noms collectifs, de Marchand et Negocians tous parens et alliez dont il n'en paroîtra que deux dans les signatures des lettres et billets de change, en signant Pierre & Jacques & Compagnie et s'il arrive des faillites, les deux qui sont nommez dans le public sont sacrifiez pour les autres qui se retirent; et l'on en ôte la connoissance au public, pour n'être pas tenus de payer les dettes deuës par la Societé à leurs créanciers.

Il est necessaire que tous les Marchands et Negocians sçachant la raison de Societez pour plus grande seureté de leur commerce et de l'exposition de leurs deniers sur la place, quand l'Extrait sera registré au Greffe de la Jurisdiction Consulaire, Royale, du Seigneur ou à l'Hotel Commun de la ville, et exposé en lieu public, personne n'en pretendra cause d'ignorance et on connoîtra ceux qui composent les Societez et à qui on aura affaire ainsi personne ne sera deceû ni trompé.“

Ebenso deutlich ersieht man aus der Fassung des art. 7 und seiner Begründung, daß der Firmenbegriff noch nicht in Fleisch und Blut des Kaufmanns eingedrungen war, und daß man noch häufig keinen Unterschied zwischen Privatunterschrift und Gesellschafts-(Firmen-) Unterschrift machte und deshalb auch die Solidarhaft für Gesellschaftsschulden nicht immer geleistet wurde. Deshalb bestimmt art. 7: „que tous Associez seront obligés solidairement aux dettes de la Societé, encore qu'il n'y en ait qu'un qui ait signé, au cas qu'il ait signé pour la Compagnie et non autrement.“ Savary ist besonders stolz darauf, diesen letzten Zusatz gemacht zu haben, der erst Ordnung und Sicherheit in den Handel bringen werde (Parf. nég. 2, 12).

Daß aber die Offene Handelsgesellschaft gegen das Ende des 17. Jahrhunderts noch keineswegs in ihrer heutigen Grundsätzlichkeit bestand, daß sie sich vielmehr noch in einer Übergangsverfassung befand, ersehen wir auch aus den eigentümlichen Gesellschaftsverträgen, die unter ihrem Namen abgeschlossen wurden, die aber noch eine ganze Menge Bestandteile anderer, vorkapitalistischer Gesellschaftsformen enthielten.

Savary teilt einzelne solche Verträge (als Schemata) mit, die Detaillisten untereinander abschließen, um eine ‚Société ordinaire‘ einzugehen (also diejenige Gesellschaftsform, die wir als Offene Handelsgesellschaft bezeichnen, wenn wir die Ord. von 1673 an-

führen). Danach ist die Verbindung noch halb Familiengesellschaft, noch halb Gelegenheitsgesellschaft. Die Socii, die ihren Vertrag auf nur sechs Jahre abschließen, begründen nicht nur ein gemeinsames Geschäft, sondern auch eine Wirtschaftsgemeinschaft — wohlgemerkt in *Paris!* — für sich und ihre Familien, mit gemeinsamer Küche und gemeinsamen Mahlzeiten, die auf Rechnung der Gesellschaft gehen. Ganz ähnliche Vertragsschemata für die Copartnership, die für die *Londoner* Goldschmiede und Kaufleute gedacht sind, finden wir bei Jac. Giles, Lex mercatoria. 2. ed. 1729, Ch. X. Auch hier handelt es sich um eine Art von gemeinsamer Wirtschaftsführung der verschiedenen Teilnehmer. Man sieht, wie sehr man seine an den Zuständen der Gegenwart gebildeten Begriffe modeln muß, wenn man Gesellschaftsformen auch nur des ausgehenden 17. und des beginnenden 18. Jahrhunderts richtig beurteilen will. Welcher Abstand von einer hochkapitalistischen Gestaltung noch damals! Strenger kapitalistisch muten die Vertragsschemata an, die Peri, l. c. mitteilt. Doch ist zu vermerken, daß auch er eine Dauer der Gesellschaft von fünf Jahren annimmt, mit Aussicht allerdings auf Verlängerung.

Immerhin: die Offene Handelsgesellschaft ist seit dem 17. Jahrhundert eine Gesellschaftsform, die sich immer reiner zu einer kapitalistischen ausgestaltet und offenbar auch immer weitere Verbreitung erfährt.

III. Die Kapitalvereinigung (Aktiengesellschaft)

In der Aktiengesellschaft erlebt die kapitalistische Kollektivunternehmung ihre höchste Vollendung. Die Aktiengesellschaft als Kapitalvereinigung wird den im Kapitalismus wohnenden Tendenzen am meisten gerecht, ihre Form ist der kapitalistischen Wirtschaftsweise am besten angepaßt. Daraus ergibt sich ohne weiteres, was wir als das der Aktiengesellschaft Eigentümliche, Besondere, Wesentliche, sie von anderen Wirtschaftsformen Unterscheidende, zu sehen haben; was wir gleichsam als ihr innerstes Prinzip anerkennen müssen. Es kann kein Rechtsgrundsatz sein, nicht die korporative Struktur, nicht der Gedanke der beschränkten Haftung, da diese Rechtsgrundsätze sich auch in andern Wirtschaftsformen wieder finden. Es kann aber auch nicht der sachlich-wirtschaftliche Umstand sein, daß die Aktie als der Anteil der Gesellschafter am Gesamtvermögen ein Dividendenpapier ist, wie das in feinsinniger Weise Karl Lehmann betont hat[1]. Der Einwand, den übrigens Lehmann selbst gegen sich erhebt: daß es nämlich schon vor der Aktie „Dividenden-

[1] K. Lehmann, Gesch. Entw., 23 ff.

papiere" gegeben habe, wie namentlich die Kuxe, scheint mir doch stichhaltig zu sein. Ich wüßte in der Tat nicht, was in dieser Hinsicht: daß sie nämlich beide Anteilscheine sind, die zum Bezuge eines Gewinnes pro rata berechtigen, Aktie und Kux von einander unterscheidet. Was mir vielmehr das kennzeichnende Merkmal der Aktiengesellschaft zu sein scheint, ist die folgerichtig durchgeführte Versachlichung des Kapitalverhältnisses; ist dieses, daß in der Aktiengesellschaft der Sachunternehmer, der „Kapitalist" losgelöst ist von dem Unternehmen oder vielmehr: dank der der Aktiengesellschaft eigentümlichen Struktur losgelöst werden kann. Mit der Trennung des „Geschäfts" von der Person des Unternehmers wird in dieser Wirtschaftsform Ernst gemacht. Es gibt in der Aktiengesellschaft überhaupt keine Personen mehr, sondern nur noch ein Geschäft auf der Grundlage eines gleichsam automatisch funktionierenden Kapitals, das aus sich heraus Vorstand und Aufsichtsrat als seine eigenen Verwalter bestellt. Es liegt im Wesen der Aktiengesellschaft, daß niemand sagen kann: das ist der Mann oder das sind die Männer, denen das Unternehmen zugehört. Niemand kennt den Träger dieses Unternehmens, weil ihn in der Tat niemand kennen kann: er ist eine unbestimmte Menge, die Inhaber der Anteilscheine, die heute aus diesen, morgen aus jenen Menschen bestehen kann.

Alle früheren Gesellschaften waren entstanden durch den Zusammenschluß Nahestehender, wenn nicht der Familiengenossen oder Berufsgenossen, so der Freunde und Bekannten, der Gönner und Begönnerten. Die Aktiengesellschaft wendet sich mit der Aufforderung zum Beitritt grundsätzlich an einen großen Kreis, an jedermann, an Herrn Toutlemonde, an das „Publikum", das durch das Aktienprinzip vielleicht zum ersten Male in die Erscheinung tritt. Der öffentliche Aufruf zur Beteiligung an einem geschäftlichen Unternehmen ist äußerlich vielleicht das entscheidende Kennzeichen der grundsätzlich neuen Form der Vergesellschaftung, wie sie in der Aktiengesellschaft sich verwirklicht. Schon bei den Vorkompagnien der holländisch-ostindischen Kompagnie, war wenigstens zur Hälfte der öffentliche Aufruf, zur andern Hälfte die persönliche Umfrage beliebt worden, um Mitglieder zu gewinnen. Bald darauf wird der öffentliche Aufruf zu dem recht eigentlich berufenen Mittel der Gesellschaftsbildung. Im Oktroi der dänisch-ostindischen Kompagnie (1616), das Lehmann, a. a. O. zum ersten Male veröffentlicht hat, lautet der Art. 8 wie folgt: „Daß Kgl. Maj. gn. erlauben will, an bequemen Stellen, wo den Verwaltern es gut scheint, öffentlich anschlagen und verkünden zu lassen, daß jeder, der sich in die Compagnie begeben will, das innerhalb einer gewissen Zeit thun

soll, und einzeichnen lasse wie viel er gedenke einzulegen, nach Ablauf welcher Frist die nicht verpflichtet sein sollen, genannte aufzunehmen . . ."

Und ebensowenig wie das Unternehmen zu diesen Unternehmern, haben diese Unternehmer zu dem Unternehmen irgend eine persönliche Beziehung. Als Aktionär brauche ich nicht einmal zu wissen, wo das Unternehmen liegt, geschweige, daß ich irgend welche Sachkunde benötigte oder irgend welches Geschäftsinteresse aufbringen müßte, um Aktionär zu sein.

Diese Wesenheit der Kapitalvereinigung hat nun aber gewiß auch rechtliche Folgen; ja ich glaube, daß man die Aktiengesellschaft auch juristisch aus diesem Umstand der Versachlichung des Kapitalverhältnisses am besten konstruieren kann.

Unser HGB. vermeidet es, den Begriff der Aktiengesellschaft in Worte zu fassen. Wenn man aber den Eingangsparagraphen zu dem Abschnitt, der von der Aktiengesellschaft handelt, richtig und weit genug auslegt, so kann man aus ihm das Versachlichungsprinzip mühelos herauslesen: „Die sämtlichen Gesellschafter der A.G. sind mit Einlagen auf das in Aktien zerlegte Grundkapital der Gesellschaft beteiligt, ohne persönlich für deren Verbindlichkeiten zu haften." (§ 178.) Das heißt also: 1. im Anfang ist das Grundkapital; 2. Gesellschafter ist, wer daran Anteil hat; 3. sonst hat er (persönlich) mit dem Unternehmen nichts zu tun.

Die wesentliche Eigenart der Aktiengesellschaft erkennt man am ehesten, wenn man sie mit äußerlich ähnlichen, aber im Geist verschiedenen Wirtschaftsformen *vergleicht*, etwa *mit der bergrechtlichen Gewerkschaft*. Diese ist auch auf dem Anteilsverhältnis der Gesellschafter aufgebaut, sie kennt ebenfalls nur beschränkte Haftung, aber sie ist doch eine Personenvereinigung, während die Aktiengesellschaft eine Kapitalvereinigung ist, und aus diesem obersten Gegensatz ergeben sich dann alle weiteren Verschiedenheiten. Die Aktiengesellschaft setzt zur Entstehung ein bestimmtes und vollgesichertes Kapital voraus; die Gewerkschaft ist gebildet, sobald mehrere Mitbeteiligte am Bergwerk vorhanden sind. Der Aktionär schießt gleich zu Anfang des Unternehmens ein bestimmtes, seine Rechte und Pflichten begrenzendes Kapital vor; der Gewerke braucht zunächst nichts zu zahlen, er leistet vorher und nachher je nach Bedarf; er empfängt aber in der Ausbeute auch seine Einlage zurück, während der Aktionär eine Rückzahlung aus dem Grundkapital während der Dauer des Geschäfts nicht erhalten darf, sondern nur am Gewinne teilnimmt. Die Beziehung des Aktionärs zur

Unternehmung besteht, nachdem er seinen Anteil am Geschäftsvermögen einbezahlt hat, nur noch in seinem Gewinnanrecht; der Gewerke bleibt mit dem Unternehmen selbst ständig verbunden durch seine fortbestehende Zubußpflicht. Ein Kapital ist bei der Gewerkschaft gar nicht vorhanden, ebensowenig ein von den Gewerken losgelöstes Geschäft, also auch keine kapitalistische Unternehmung: die Aktiengesellschaft ist nur Kapital, nur Geschäft, reinste kapitalistische Unternehmung usf.

Mit dieser Erkenntnis des inneren Wesens der Aktiengesellschaft haben wir nun aber auch den richtigen Standpunkt gewonnen, um in dem lebhaften Streit, der über ihre geschichtliche Entstehung entbrannt ist, ein sicheres Urteil zu gewinnen. Wenn wir wieder die Frage nach dem organischen Erwachsensein von der Frage nach der mechanischen Anknüpfung trennen, so werden wir jedenfalls mit Bestimmtheit sagen können, welche früheren Gesellschaftsformen allein als ihre geistigen Vorfahren in Betracht kommen können. Wir können mit Bestimmtheit sagen, daß die Aktiengesellschaft nichts Wesenhaftes verbindet: weder mit den italienischen Montes, noch mit den Regulated Companies, noch mit den Handwerkergenossenschaften aller Art, nichts mit den Händlergenossenschaften, nichts mit der Gewerkschaft, nichts mit der Reederei. Sie alle sind aus grundsätzlich anderem Geiste geboren. Die italienischen Monti sind Staatskreditanstalten und haben mit den „spontanen Kapitalsassoziationen“ [1], der Aktiengesellschaft, überhaupt nichts zu tun. Die übrigen Kollektivunternehmungen, mit denen man die Aktiengesellschaft in Verbindung gebracht hat, sind aber alle aus handwerklich-genossenschaftlichem Geiste geboren, wie wir das nun des öfteren haben feststellen können. Die Aktiengesellschaft aus der Reederei oder der regulierten Kompagnie „ableiten“, heißt nichts anderes, als wenn man sagt: die Eisenbahn ist aus der Post, das Schießgewehr aus der Armbrust „entstanden“.

Man kann damit höchstens nämlich die äußere Anknüpfung des einen Instituts an das andere im Sinne haben. Diese hat allerdings an verschiedene der früheren Gesellschaftsformen stattgefunden. Nicht an die Reederei, wie man eine Zeit lang annahm, wenn man nämlich unter Reederei eine Vermögensorganisation und keine Berufsorganisation versteht.

[1] Siehe schon Gierke, Gen. Recht 1, 992.

Diese Unterscheidung ist nicht immer gemacht worden. Namentlich auch liegt der Fehler der Lehmannschen Beweisführung in dieser Verwechslung der beiden Reedereibegriffe. Wenn er z. B. (a. a. O. S. 38) sagt: „Die Reederei war im 16. Jahrhundert in England wie sonst die maßgebende Gesellschaftsform, um eine größere Anzahl Personen zu gemeinsamem Wagnis, adventure, ihres Kapitals durch Seeunternehmungen zu vereinigen", so ist das beschränkt richtig, wenn unter Reederei eine bestimmte Berufsorganisation verstanden wird, falsch, wenn damit die Reederei als Vermögensorganisation, also die Mitreederei oder Partenreederei gemeint ist. Denn die englischen Adventurer-Gesellschaften waren, wie man weiß, entweder Händlergenossenschaften alten Stils oder Regulated Companies nach Art der Levante-Kompagnie, die ich oben beschrieben habe.

Wohl aber scheinen manche der großen Übersee-Aktiengesellschaften des 17. Jahrhunderts im Rahmen von regulierten Kompagnien erwachsen zu sein, in die man commendaartige Verhältnisse hineinbaute: als eine Kreuzung von regulierter Kompagnie und Commenda kann man viele der früheren Aktiengesellschaften bezeichnen: der Geist, der in ihnen lebendig wurde, war jedenfalls der Geist der alten Gelegenheitsgesellschaft, in der, wie ich des öfteren festzustellen in der Lage war, allein die Keime der späteren kapitalistischen Organisation schlummerten.

Dieser Auffassung am nächsten kommt die van der Heydens. Wenn Brakel (Bijdrage, 272) gegen diesen geltend macht, daß die mittelalterliche Partecipatio immer nur zwischen zwei Personen bestanden hatte, so scheint mir damit doch der Begriff der Societas per modum partecipationis zu eng gefaßt zu sein. Brakel gibt übrigens zu, daß die Annahme von Commenda-ähnlichen Verhältnissen in den Vorkompagnien der niederländisch-ostindischen Kompagnie für ein früheres Entwicklungsstadium richtig ist. Das genügt ja. Wenn Brakel selbst die Aktiengesellschaft mit der Offenen Handelsgesellschaft in Verbindung bringen will, so würde ich dagegen vor allem einwenden, daß es Offene Handelsgesellschaften vor der Aktiengesellschaft auch kaum gab, vor allem aber (diesen Einwand macht sich B. S. 295 selbst): daß alle Vorkompagnien, ebenso aber auch alle frühen Aktiengesellschaften in andern Ländern, Gelegenheitsgesellschaften waren.

Den Zeitpunkt, in dem die Aktiengesellschaft „entstanden" ist, wird man nach den neueren Forschungen etwas vor den Beginn des 17. Jahrhunderts ansetzen müssen: es hat scheinbar in der Tat schon während des 16. Jahrhunderts in Deutschland und in England aktiengesellschaftsähnliche Gebilde gegeben. Aber noch weit energischer, als bei den offenen Handelsgesellschaften, möchte ich hier davor warnen, daß man aus dieser Auffindung von ein Paar „Aktiengesellschaften" im 16. Jahrhundert

den Schluß zöge: diese Gesellschaftsform sei etwa in dieser Zeit schon von irgendwelcher Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung gewesen. Das war sie noch lange Zeit nach ihrem Entstehen schon nicht wegen ihrer außerordentlich geringen Verbreitung in den früheren Jahrhunderten.

R. W. Scott, der wohl für *England* alle Aktiengesellschaften ermittelt hat, die es vor 1720 gegeben hat, gibt für die Zeit von 1553 bis 1680, also für einen Zeitraum von 127 Jahren, 49 solcher Gesellschaften an, die er als Aktiengesellschaften bezeichnet. Viele davon verdienen den Namen sicher nicht. Dann erlebt Großbritannien, wie wir noch sehen werden, seine erste „Gründerperiode"; aber auch in dieser, die wir auf etwa 40 Jahre: von 1680 bis 1719, veranschlagen können, werden nur 56 Aktiengesellschaften ins Leben gerufen; in dem Jahre 1719/20 tauchen dann 190 Projekte auf, die aber meist nicht verwirklicht werden: die Bubbles. 1720 aber wird die Begründung von Aktiengesellschaften in England verboten, und dieses Verbot scheint bis zur Aufhebung der Bubbles Act im Jahre 1825 ziemlich streng eingehalten worden zu sein.

Für die andern Länder besitzen wir eine annähernd so umfassende Darstellung wie die Scottsche für England nicht. Wir sind hier auf Schlüsse angewiesen.

Da scheint mir nun immerhin von Bedeutung zu sein, daß beide Savarys, die, wie wir wissen, dem Gesellschaftsrecht ihre ganz besondere Aufmerksamkeit widmeten, die Aktiengesellschaften in ihren Werken überhaupt nicht erwähnen. Diese Werke gelten aber für das Ende des 17. und den Anfang des 18. Jahrhunderts. Wir dürfen also wohl annehmen, daß bis zu diesem Zeitpunkt jedenfalls die Aktiengesellschaft in *Frankreich* sich nicht entwickelt hatte, nachdem unter Heinrich IV. Versuche mit ihr gemacht worden waren, die aber scheiterten: „Ce fut sous Henry IV que se produisoient les premiers tentatives pour fonder des sociétés par action, mais ces tentatives ne réussirent pas." G. Fagniez, L'écon. soc. de la France sous H. IV (1897), 245.

Für *Deutschland* haben jetzt Möllenberg, Strieder u. a. ein paar aktiengesellschaftsähnliche Gebilde im 16. Jahrhundert nachgewiesen. Sollte sich die Zahl nicht verhundertfachen, was nicht wahrscheinlich ist, so kann man diese Wirtschaftsform für das 16. Jahrhundert auch in der deutschen Wirtschaftsgeschichte als belanglos übergehen. Wahrscheinlich gilt das aber auch noch für das 17. und 18. Jahrhundert. Denn was wir aus dieser Zeit von Aktiengesellschaften kennen, sind ein paar Handelskompagnien (wie die 1719 in Wien gegründete Orientalische Kompagnie, die Asiatische Kompagnie Friedrichs d. Gr., die preußische Seehandlungsgesellschaft) und ein paar Versicherungs- und Bankanstalten (wie die Assekuranzkompagnie in Hamburg vom Jahre 1765).

Bis tief ins 19. Jahrhundert hinein blieb die Entwicklung der Aktiengesellschaft in Deutschland in den Anfängen stecken. Noch in den 1830er Jahren beurteilte ein sehr guter Kenner die Zustände in

der am weitesten fortgeschrittenen Stadt Deutschlands wie folgt: „Ein eigentümlicher Zug im Charakter des hamburgischen Kaufmanns ist dessen große Abneigung gegen Aktienunternehmungen. Selten finden dahin gehörige Projekte Anklang bei den Hamburgern . . .“ Ludolf Schleicher, Das merkantilische Hamburg (1838!), 41.

Nun müssen wir uns aber ferner, um die Bedeutung der Aktiengesellschaft für die Wirklichkeit richtig zu ermessen, klar werden darüber, daß in allen früheren Jahrhunderten diese Gesellschaftsform nur sehr unvollkommen ihr inneres Wesen zur Entfaltung gebracht hat. Ich habe absichtlich von aktiengesellschaftsähnlichen Gebilden gesprochen. In der Tat ist man oft im Zweifel, ob man eine Gesellschaft, auch wenn sie „Aktien“ ausgab, für eine Aktiengesellschaft im strengen Sinne ansehen soll oder nicht: so mangelhaft und undeutlich prägen sich die besonderen Züge der Aktiengesellschaft in ihr aus, so vielerlei ist aus anderen Gesellschaftsformen entlehnt. Während fast der ganzen frühkapitalistischen Epoche, jedenfalls bis tief ins 18. Jahrhundert hinein, stellt sich uns die Aktiengesellschaft als eine werdende, unfertige Gesellschaftsform dar, befindet sie sich gleichsam noch im Puppenstande.

Diese Unfertigkeit der Aktiengesellschaft läßt sich vor allem daran erkennen, daß die Versachlichung des Kapitalverhältnisses noch nicht völlig durchgeführt ist, daß in den Aktiengesellschaften des 16. und 17., zum Teil auch noch des 18. Jahrhunderts eine Menge persönlicher Beziehungen der Aktionäre untereinander und zu der Unternehmung erhalten geblieben sind. Sie bekommen dadurch im Ganzen eine stark persönliche Färbung, die sie der vorkapitalistischen, genossenschaftlichen Wirtschaftsform verähnelt. Dazu trug bei:

1. Die Kleinheit der Verbände, die allen früheren Aktiengesellschaften ihr besonderes Gepräge verleiht. So haben von den 49 englischen Aktiengesellschaften, die vor dem Jahre 1680 gegründet sind, nur 4 mehr als 100 Aktionäre[1]: zwei Kolonisationsgesellschaften (117, 110), die African Co. (198) und die ostindische Kompagnie, die mit 900 bis 1000 allein unter anderem dem Wesen einer wirklichen Aktiengesellschaft sich annähert.

2. Die örtliche oder soziale Begrenztheit der Aktienausgabe. Der Kleinheit der Verbände entsprach es, daß die Teilnehmer fast immer verwandt oder befreundet oder sonst wie persönlich verbunden waren. Wir erfahren von den alten Joint-

[1] R. W. Scott, l. c. 3, 459 seq.

stock-Companies in England, daß ihre Shares nur bei Personen untergebracht wurden, die sich kannten. Wir wissen ferner, daß in den Anfängen die Mitgliedschaft in der Regel auf Inländer oder sogar auf Stadtbürger beschränkt war. So bei den deutschen Aktiengesellschaften des 16. Jahrhunderts offenbar ganz allgemein. Wir erfahren es von der Leobener Allgemeinen Eisen-Handelsgesellschaft, von der Steyrer Allgemeinen Eisen-Handelskompagnie, von der Iglauer Tuch-Handelskompagnie, von der Amberger Zinnblech-Handelskompagnie.

Im Jahre 1540 petitionierte die Gesellschaft beim Fürsten, er möge den Ausschluß der „Ausländer" gestatten. Sie würden gern diejenigen Amtleute und Räte seiner fürstlichen Gnaden, mit deren „Darlegung und Wagnis" die Gesellschaft erstlich in „den Gang und das Werk gebracht" und bisher erhalten worden sei, soweit sie noch im Fürstentum wohnhaft waren, in der Gesellschaft des Amberger Zinnblechhandels sehen. Aber anders verhielt sich die Sache mit denjenigen, die sich außerhalb der Pfalz, in fremden Herrschaften häuslich niedergelassen hatten. Die strichen nur die Dividende ein, nützen konnten sie der Gesellschaft und ihrem Handel nichts (!). Darum sei es nicht anders als billig, wenn man sie aus der Sozietät entfernte. J. Strieder, Organ. Form., 150/51.

In dem Statut der Allgem. Eisenhandelskompagnie zu Steyr vom 14. Sept. 1581 heißt es: „zum 5. Weiln die Gesellschaft in dem Eisenhandl als aines hieligen bürgerlichen Gewerbs angericht wirdet, so solle in dieselbe weder jetzo noch khünfftiglich niemandts annder, als die alhie geschworne Bürger seien, mit irem Leggelt, des auch jedertzeit ... allain par und anders gar nicht beschehen solle, zuegelassen werden." Abgedruckt bei Strieder, a. a. O. S. 390/91.

Von starkem lokalpatriotischen Geiste sind aber selbst noch die „Kammern" erfüllt, aus denen die große holländisch-ostindische Kompagnie gebildet wurde. Diese „Kammern" entsprachen den Orten, in denen das Kapital aufgebracht war, bezw. die Aktionäre saßen: Amsterdam, Middelburg, etc. Jede „Kammer" hatte ihr eigenes Kapital, d. h. es war stets vermerkt, welcher Kammer eine Aktie angehörte. Die „Kammer" nahm das Geld in ihrem Namen auf. Die erledigten „bewindhebbersplaatsen" wurden im Rahmen der „Kammer" besetzt; ebenso ernannte die „Kammer" ihr eigenes Personal usw. Der Grund des „Kammer"systems war der Wunsch der einzelnen Städte, soviel als möglich für sich bei der Besetzung der Stellen, dem Bau der Schiffe etc. Nutzen zu ziehen[1].

[1] S. van Brakel, De holl. Handelscomp. etc. 71 ff. 76 ff.

Vergegenwärtigt man sich nun noch, daß

3. zahlreiche Aktiengesellschaften aus Händlergenossenschaften, „regulierten Kompagnien“ und andern Personenvereinigungen hervorgegangen waren, ja teilweise sich in deren Rahmen und unter ihrem Schutze entwickelt hatten, so wird man es begreiflich finden, daß die früheren Aktiengesellschaften noch jene stark persönliche Färbung tragen, die ich als ihre erste Eigentümlichkeit bezeichnete.

Die persönliche Note in den Beziehungen der Aktionäre zur Unternehmung tritt aber vornehmlich in folgenden Punkten hervor:

1. Die Aktie ist ursprünglich durchgängig Namensaktie; diese wiegt aber auch das ganze 18. Jahrhundert noch vor[1].

2. Die Aktie ist zwar meist übertragbar, doch ist die Übertragung häufig an beschränkende Bedingungen gebunden: bald ist die Übertragung an die Genehmigung der Generalversammlung geknüpft; bald steht der Kompagnie ein Vorkaufsrecht bezw. der Retrakt zu[1]. Immer aber ging die Übertragung unter sehr umständlichen Förmlichkeiten vor sich. So mußte sich der Verkäufer einer Aktie der englisch-ostindischen Kompagnie persönlich zum East-India-House begeben und seine Verkaufsabsicht vor Zeugen anmelden; der Käufer mußte dann selbst hingehen, um sich von der Übertragung zu überzeugen[2] usw. Ebenso umständlich war das Umschreibeverfahren bei der holländisch-ostindischen Kompagnie[3].

3. Bei manchen Gesellschaften war der Erwerb der Aktie von der Annahme der Einzeichnung abhängig: „de geteekende Biljetten die aangenomen werden“ heißt es in den Bedingungen der Kompagnie von Monikendam[4].

4. Häufig bestand eine Nachschußpflicht der Aktionäre[5].

5. Die beschränkte Haftung der Gesellschafter setzt sich erst allmählich durch. Erst ein Akt von 1662 (14 Car. II. c. 24) bestimmt in England, daß die Anteilhaber (Shareholders, subscribers) der ostindischen, afrikanischen und Fischereikompagnie nicht pro tanto dem Gesetz über Bankerott unterworfen sein sollen im Fall von Verlusten der Gesellschaft: ein Shareholder

---

[1] K. Lehmann, a. a. O. S. 78.

[2] Siehe die genaue Beschreibung des Übertragungsaktes in dem Art. ‚Action‘ bei Postlethwayt, Dict. 1, 14.

[3] J. P. Ricard, Le nég. d'Amst., 397—400.

[4] Lehmann, a. a. O. S. 76.

[5] Scott 2, 387.

konnte seitdem also nur für den noch nicht einbezahlten Betrag seiner Shares haftbar gemacht werden[1].

6. In der Verwaltung liegt der Schwerpunkt lange bei den Hauptpartizipanten; erst ganz allmählich wird die Generalversammlung nach rein mechanistisch-quantitativen Grundsätzen, das heißt gemäß der Zahl der Aktien, das ausschlaggebende Organ[2]. So haben beispielsweise in der Russia Co. (1553) die Inhaber der Aktien überhaupt noch keine Rechte oder Pflichten[3].

7. Zahlreiche Bestimmungen gaben der Gesellschaft der Aktienbesitzer ein ausgesprochen genossenschaftlich-korporatives Gepräge:

a) die Beteiligung an den Fonds setzt zuweilen die Mitgliedschaft in der (gesondert bestehenden) Kompagnie voraus, so bei der englisch-ostindischen Kompagnie;

b) die sämtlichen Mitglieder derselben Kompagnie (250) mußten einen Eid schwören „before admitted to traffic as a freeman of this Company";

c) die „Aktionäre" derselben Kompagnie heißen noch Brüder „brothers";

d) die in den Versammlungen Ausbleibenden zahlen Strafe;

e) bei besonderen Gelegenheiten werden Feste gefeiert usw.[4]

Alle diese Bestimmungen sind offenbar auf eine regulierte Kompagnie zugeschnitten und stehen mit dem Grundgedanken der Aktiengesellschaft in schreiendem Widerspruch.

Was aber von einer anderen Seite her den Aktiengesellschaften der frühkapitalistischen Epoche den Stempel der Unfertigkeit aufdrückt, ist der Umstand, daß sie nur ganz allmählich den Charakter von kapitalistischen Unternehmungen bekommen. Ich habe schon in anderem Zusammenhange darauf hingewiesen, daß sie häufig als Gelegenheitsgesellschaften anfangen. Aber auch nachdem sie zu dauernden Verbänden geworden sind, fehlen ihnen lange Zeit wichtige Merkmale der kapitalistischen Unternehmung: sie haben kein Kapital, sie haben keine systematische Buchhaltung.

---

[1] Scott 1, 270.

[2] Lehmann, 57 ff.

[3] Scott 1, 21; 2, 36 ff.

[4] Anderson, Orig. of Comm. sub anno 1600. J. Bruce, Annals of the East India Company. 3 Vol. 1810. 1, 8/9. Scott 1, 152.

Die Idee eines Kapitals, das erhalten bezw. vermehrt werden soll und folgeweise auch der Begriff der Dividende ist vielen der früheren Aktiengesellschaften durchaus unbekannt[1]. Die Oktrois bestimmen meistens nur, daß bei einer bestimmten Höhe der Einnahmen eine Austeilung erfolgen soll: die niederländisch-ostindische Kompagnie sieht eine solche vor, wenn von den Retouren 5% in der Kasse sind, die dänisch-ostindische bei 15%, die niederländisch-westindische bei 10%. Die Kosten werden oft auf die einzelnen Anteile berechnet[2]. Bekannt ist, daß die Gewinne in den Anfängen zuweilen in Waren ausgeteilt wurden.

Die Buchhaltung der sogenannten Aktiengesellschaften des 16. Jahrhunderts können wir uns nicht primitiv genug vorstellen. In den Büchern der englischen Aktiengesellschaft bilden Additionsfehler „eher die Regel als die Ausnahme“[3]. Von Bilanzen ist keine Rede. Aber selbst noch die großen Handelskompagnien sind weit entfernt von einer systematischen Buchhaltung. Wir können deren Rückständigkeit am besten aus der Tatsache ersehen, daß feste Geschäftsjahre und regelmäßige Rechnungsabschlüsse unbekannt waren. Selbst wiederum in einer der größten, in der *englisch*-ostindischen Kompagnie bildete die Rechnungslegung und Bilanzaufstellung ein seltenes Ereignis. Sonst hätte nicht der Verfasser der 1677 erschienenen Verteidigungsschrift (wahrscheinlich Jos. Child[4]) auf eine Bilanz aus der Zeit „um das Jahr 1665“ (in or about the year 1665) zurückgegriffen. Ob dann die Bilanz des Jahres 1685, die Savary mitteilt[5], die nächste war, ist nicht mit Bestimmtheit zu sagen, aber es ist wahrscheinlich.

Ähnliche Zustände herrschten bei der *französischen* Compagnie des Indes. Diese schloß ihre Bücher offenbar immer nur ab (wie es in den Anfängen der systematischen Buchführung allgemein üblich war), wenn ein Hauptbuch zu Ende gegangen war. Wir können das aus dem Bericht über die Sitzungen der zur Prüfung des Geschäftsstandes der Gesellschaft im Jahre 1684

---

[1] Für *England* siehe die Beispiele bei Scott 1, 44. 60: 2, 385. Vgl. Lehmann, 67.

[2] Scott 1, 61.

[3] Scott 1, 158.

[4] The East India Trade a most profitable Trade to this Kingdom etc., im Auszuge bei Anderson, Orig. 3, 540 seq.

[5] Savary, Dict. de comm. 1, 1343.

durch Lettre de Cachet eingesetzten Kontrollkommission entnehmen. Diese fand nämlich an Büchern vor[1]:

1. ein Hauptbuch, das mit der Bilanz vom 21. Mai 1675 abschloß;

2. ein zweites Hauptbuch, das mit dem Saldovortrag begann, der sich aus dem Abschluß des ersten Hauptbuches ergab und mit der Bilanz schloß, die die Herren Direktoren (auf Geheiß!) am 27. Mai 1684 aufgestellt hatten.

Um eine Vorstellung vom Stande der Buchhaltung einer großen Kompagnie des ausgehenden 17. Jahrhunderts zu geben, zähle ich die Bücher auf, die die Kontrollkommission vorfand. Außer den beiden Hauptbüchern:

3. das Kassabuch;

4. das Kassakontrollbuch (le livre de contrôle de la Caisse);

5. das Aktienbuch;

6. das Magazinbuch von Port Louis (le livre des Effets déposez dans les magasins du Port Louis pour l'equipement des Vaisseaux);

7. das Buch des Komtors von Surate;

8. das Buch der in Indien Angestellten (le livre des Engagez de la Compagnie aux Indes);

9., 10. zwei Schiffsbesatzungsbücher;

11. das Buch der Kommis, die in Frankreich angestellt waren.

Die Direktoren der *holländischen* Aktiengesellschaften wurden zum Teil erst durch lange Prozesse gezwungen, Rechnung zu legen[2]. Von der Bilanz der *brandenburgisch*-ostafrikanischen Kompagnie aus dem Jahre 1683 sagt ein guter Kenner, daß sie „mehr Phantasie verriet, als für die Interessen der Gesellschaft gut war“[3].

Seit dem Ende des 17. Jahrhunderts vervollkommnet sich dann die Geschäftstechnik der Aktiengesellschaft. Noch vor Toresschluß des Jahrhunderts erlebte die englisch-ostindische Kompagnie eine Reform durch die neue Charter von 1693, die im Hinblick gerade auf die mangelhafte und laxe Geschäftsführung erlassen wurde. Der art. XII. dieses neuen Statuts

[1] Savary, Dict. de Comm. 1341/42.
[2] Simon, Bilanzen der A.G., 43.
[3] Schück, Brandenburg-Preußens Kolonialpolitik 2, 180.

regelte die Buchhaltung und bestimmte[1]: „A book to be hereafter kept by the company wherein the value of their stock shall be entered, as attested upon oath, and to be viewed by all concerned; and the like as to all mortgages, alienations, transfers and assignments". Daß solche — recht bescheidenen! — Vorschriften nötig waren, beweist zur Genüge die Unzulänglichkeit der früheren Art der Buchhaltung. Auch in das Statut der Bank of England vom Jahre 1694 wurden Bestimmungen über Dividendenberechnung etc. aufgenommen[2].

Die im 18. Jahrhundert begründeten Aktiengesellschaften nehmen dann je mehr und mehr den Charakter kapitalistischer Unternehmungen an: sie haben ein ordnungsmäßig gebuchtes Kapital, verrechnen ordnungsmäßig Gewinn und Verlust, legen regelmäßig Rechnung ab, die Generalversammlungen stellen die Dividenden auf Grund der Rechnungsabschlüsse und Bilanzen fest usw. Solcherart Aktiengesellschaften, die den Anforderungen dieser Wirtschaftsform im wesentlichen gerecht wurden, waren beispielsweise die Lawsche Bank (1716), die französische Compagnie d'Occident (1717), die dänische Levante-Kompagnie (1763), die französisch-indische Kompagnie (1768), die preußische Seehandlungskompagnie (1772)[3]. Damit nähern wir uns der hochkapitalistischen Epoche.

Zusammenfaßend wird man sagen dürfen: daß die Aktiengesellschaft in ihrer ausgebildeten Form als eine tonangebende Wirtschaftsform, ebenso wie die Kreditbank und die Eisenbahn, die Börse und die Dampfmaschine, die Kapitalkrisen und das Kokesverfahren nicht der frühkapitalistischen, sondern erst der hochkapitalistischen Epoche angehört, obwohl sie mit ihren Anfängen ein Paar Jahrhunderte weiter zurückreicht. Will man aber sinnvoll Wirtschaftsgeschichte treiben, so muß man sich daran gewöhnen, jede Erscheinung nicht für sich besonders, sondern gleichsam in ihrer Stilzugehörigkeit zu begreifen. Und zum Stil des Frühkapitalismus paßt die Aktiengesellschaft ganz und gar nicht.

---

[1] Die Charter ist fast vollständig abgedruckt bei Anderson, Origins 3, 598 seq.

[2] Abgedruckt bei Anderson 3, 605.

[3] Siehe noch die Zusammenstellungen bei Simon, a. a. O. S. 44 ff. und Lehmann, a. a. O. S. 67 ff.

IV. Die gemischten Vereinigungen (Stille Gesellschaft, Kommanditgesellschaft, Kommanditgesellschaft auf Aktien)

Aus der Gelegenheitsgesellschaft des Mittelalters, diesem Urquell aller kapitalistischen Gesellschaftsformen, insbesondere aus der einseitigen Kommenda, gehen während der frühkapitalistischen Zeit eine Reihe von Gesellschaftstypen hervor, die man am besten als gemischte Vereinigungen bezeichnen kann: gemischt, weil sie die Merkmale der Personen- und der Kapitalvereinigung an sich tragen. Das sind die Stille Gesellschaft, die Kommanditgesellschaft und die Kommanditgesellschaft auf Aktien.

Der Stufengang ihrer Entwicklung ist der, daß sich zunächst das reine Darlehnsverhältnis zwischen Kommendanten und Kommendatar in eine Societas des Particeps mit dem Kommendatar umbildet, eine Societas im römischrechtlichem Sinne: also ohne Wirkung nach außen, ohne gesondertes Geschäftsvermögen. Diese Stufe wird schon während des Mittelalters erreicht: auf ihr ist die Stille Gesellschaft stehen geblieben.

„Die Stille Gesellschaft hat mit der Kommanditgesellschaft den Zweck gemein, beschränkt und unbeschränkt beteiligte Gesellschafter zu vereinigen. Aber während die Kommanditgesellschaft als solche auch nach außen hervortritt, eine besondere Firma führt und ein selbständiges Gesellschaftsvermögen besitzt, geht die Stille Gesellschaft in dem Vertragsverhältnisse zwischen dem stillen Gesellschafter und dem Inhaber des Handelsgewerbes auf." Denkschrift zu dem Entwurf eines Handelsgesetzbuchs usw. (1897), Anl. zu den Sten. Ber. des deutschen Reichstags, 9. Leg.-Per. IV. Sess. Nr. 632.

Dann wirkt das Interesse der Gläubiger allmählich dahin, daß sich die Societas in eine Compagnia palese umwandelt, das heißt eine nach außen hin sichtbare und wirksame Gesellschaft. Diese Wandlung beginnt sich seit dem 15. Jahrhundert in *Italien* zu vollziehen: um die Rückziehung der Einlagen zu erschweren, tritt Registrierungszwang hinzu, schließlich wird eine Gesellschaftsfirma angenommen: anscheinend zuerst 1555 in Lucca (stat. merc. c. 21), in Florenz 1577 (stat. merc. II. 10), in Bologna 1583[1]. Diese neuentstandene Gesellschaftsform, die Accomandita, empfängt dann ihre Weihe durch den Gesetzgeber in der *französischen* Ordonnanz von 1673, die in ihrem Titel IV die „Société en com-

[1] Goldschmidt, Univ.-Gesch., 269 f. Vgl. Lehmann, Lehrb. des HR. § 65.

mandite" neben der „Société générale" behandelt. Was unter einer „Société en commandite" zu verstehen sei, wird nicht ausdrücklich gesagt; nur bestimmt art. 8, daß die „Associés en commandite" nur bis zum Betrage ihrer Einlagen haftbar zu machen sind. Savary[1] gibt dann den Kommentar zur Ordonnanz durch folgende Erklärung der Société en commandite: „qui se fait entre deux personne, dont l'une ne fait que mettre son argent dans la Société, sans faire aucune fonction d'Associé et l'autre donne quelquefois son argent, mais toujours son industrie pour faire sous son nom le commerce des marchandises dont ils sont convenus ensemble". Als der eigentliche Unternehmer wird ausdrücklich der Kommendant bezeichnet: „car c'est lui qui maintient le Commerce, que l'autre fait, par le moyen de son argent et de son crédit, sans quoi il ne pourroit pas subsister."[2]

Die Kommanditgesellschaft auf Aktien tritt zuerst in *Frankreich*, nicht vor dem Beginn des 18. Jahrhunderts, auf. Als eine der ersten Kommanditgesellschaften auf Aktien ist die am 2. Mai 1716 unter der Firma „Law et Comp." errichtete Bank anzusehen[3].

Diese gemischten Gesellschaftsformen, deren juristische Konstruktion sicher noch lange Zeit unfertig und schwankend geblieben ist, scheinen im Zeitalter des Frühkapitalismus eine größere Bedeutung gehabt zu haben als heute; offenbar deshalb, weil sie sich dem Übergangscharakter des frühkapitalistischen Wirtschaftslebens am besten anpassen, weil sie den eigenartigen Anforderungen der Zeit am ehesten gerecht werden. Sie werden deshalb auch von den Wirtschaftstheoretikern des Frühkapitalismus ganz besonders gepriesen. Die Vorteile die man in ihnen erblickte, waren vornehmlich folgende[4]:

1. jedermann, auch wenn er von Beruf kein Kaufmann ist, kann sich dieser Gesellschaftsform bedienen, um sein Geld gewinnbringend anzulegen, ohne daß er sich des Wuchers schuldig macht: der Grund ist der, daß er sich während der Dauer der Gesellschaft des Eigentums an seinem Gelde begiebt, um es im

---

[1] Savary, Parf. nég. 2, 2.

[2] Savary, l. c. p. 14. Ganz übereinstimmend Ricard, Nég. d'Amst.

[3] Hergenhahn, Die K.G. auf A., in der Zeitschr. f. d. ges. HR. 42, 69 ff.

[4] Savary, Parf. nég. 2, 14 ff. Ricard, Nég. d'Amst., 368.

Handel zu verwerten und dabei das Risiko trägt, das diese Tätigkeit mit sich bringt;

2. in diese Gesellschaften wird nur der Überschuß des Einkommens derjenigen gesteckt, die über beträchtliche Revenuen verfügen: Beträge, die ungenutzt in den Truhen ihrer Besitzer liegen blieben, wenn sie nicht durch ihre Verwertung zu Gesellschaftszwecken genutzt würden;

3. Männer, die die Begabung für das Geschäftsleben besitzen, aber nicht Vermögen genug haben, um ein Unternehmen zu begründen, etablieren sich, indem sie solche Gesellschaften eingehen, vermittels welcher sie ihre Fähigkeiten ausnutzen, die sonst brach liegen würden;

4. der Allgemeinheit nützen diese Kommanditgesellschaften, sofern sie das Geld aus den Börsen derjenigen herauslocken, die es sonst nur in Rente anlegen würden oder die es ungenutzt in ihren Kisten liegen ließen; die Handwerker in allen Gewerben finden auf diese Weise Beschäftigung;

5. die Fürsten ziehen Vorteile aus diesen Gesellschaften, weil durch sie die Manufakturen und der Handel vermehrt werden usw.

Dasselbe Urteil bei maßgebenden Persönlichkeiten finden wir in dem *England* des 17. Jahrhunderts: „Wie viele Kaufleute und Inhaber von Läden haben mit wenig oder nichts begonnen und sind durch Arbeiten mit anderer Leute Geld reich geworden."

„... Durch diese Regsamkeit der Handeltreibenden wächst der Besitz des Staates, die Gelder der Witwen und Waisen, Edelleute und Rechtsgelehrten werden im Außenhandel angelegt, sodaß die Eigentümer mit der Verwaltung weiter nichts zu tun haben"[1].

Diese Beweisführung läßt erkennen, daß der Hauptgrund, weshalb man die gemischten Gesellschaftsformen begünstigte, der war, daß man mit ihrer Hilfe den Prozeß der Kapitalbildung beschleunigen zu können glaubte. Sie sind recht eigentlich die Erben der mittelalterlichen Gelegenheitsgesellschaften und dienen dazu, den „Gelegenheitshandel" für die Entwicklung des Kapitalismus nutzbar zu machen. Ihre genauere Erforschung wäre eine dankbare Aufgabe für die Historiker des Frühkapitalismus.

Der hiermit aufgeworfenen Frage nach der Aufbringung des Kapitals müssen wir aber noch unser besonderes Interesse zuwenden.

---

[1] Th. Mun, Engl. Treasure (1664), Ch. XV.

V. Die Aufbringung des Kapitals

Das in dieser Überschrift angedeutete Problem ist zwar nicht auf die kapitalistischen Gesellschaften beschränkt. Vielmehr tritt es auch bei der kapitalistischen Einzelunternehmung zutage, mag diese ausschließlich auf dem Eigenvermögen beruhen oder nicht. Aber es kommt doch bei der Gellschaftsbildung erst zur vollen Entfaltung, sodaß es füglich an dieser Stelle erörtert wird, was um so zweckmäßiger erscheint, als die Frage nach der Aufbringung des Gesellschaftskapitals die nach der Aufbringung des Kapitals der Einzelunternehmung offenbar mit umfaßt.

In der ersten Auflage dieses Werkes habe ich den Fehler begangen, zwischen der Entstehung des bürgerlichen Reichtums und der Aufbringung des Kapitals nicht scharf genug zu unterscheiden. Beide Erscheinungskomplexe stehen gewiß im Zusammenhange, sind aber nicht ein und dasselbe. Einerseits verwandelt sich der bürgerliche Reichtum keineswegs in allen Fällen in Kapital. Ebenso häufig dient er als Konsumtionsfonds: sei es im Rahmen der persönlichen Bedarfsgestaltung, sei es auf dem Umwege des öffentlichen Kredits. Auch in diesen Fällen dient er unter Umständen der kapitalistischen Entwicklung, indem er zur Umgestaltung des Bedarfs beiträgt. Der bürgerliche Reichtum wird aber auch, ohne daß er sich in Kapital verwandelt, für die Entfaltung des kapitalistischen Wesens, wie wir ebenfalls schon feststellen konnten, dadurch bedeutsam, daß er die Grundauffassung vom Wesen des Reichtums und der Macht und ihren Beziehungen zu einander zugunsten der Reichtumsmacht verschiebt. Endlich aber ist er selbstverständlich auch ein wichtiges Förderungsmittel für die Kapitalbildung. Seine Bedeutung reicht also in verschiedene Entwicklungsgebiete hinein, weshalb seine Entstehung dort geschildert wurde, wo die allgemeinen historischen Grundlagen des modernen Kapitalismus zur Darstellung gelangt sind.

Andrerseits ist aber das Problem der Kapitalbildung ebensowenig völlig eingeschlossen in das Problem der Entstehung des bürgerlichen Reichtums. Die früher allgemein verbreitete, simplizistische Ansicht: das ursprüngliche Kapital sei im wesentlichen aus Handelsprofit und Wuchergewinn gebildet worden, wäre schon dann nicht aufrecht zu erhalten, wenn man die Herkunft des Kapitals auf die eine Quelle des bürgerlichen Reichtums beschränken wollte. Denn wie ich ausführlich dargelegt habe, ist dieser aus vielen andern Quellen gespeist worden. Sie ist

aber um so mehr zu verwerfen, als wir nunmehr feststellen müssen, daß das Kapital keineswegs nur aus bürgerlichem Reichtum sich herleitet, sondern selbst wiederum auf zum Teil ganz andere Ursprünge zurückgeht.

Die Frage nach dem Ursprung des Kapitals läßt sich beim heutigen Stande unseres Wissens noch nicht erschöpfend beantworten. Dazu bedürfte es umfassender, im wesentlichen statistischer Untersuchungen, die bis heute fehlen und die vielleicht, mangels genügender Unterlagen, nie werden angestellt werden können. Auf alle Fälle möchte ich das Augenmerk der jungen Wirtschaftshistoriker, die nunmehr auch besser als bisher das Problem der Vermögensbildung von dem Problem der Kapitalbildung sondern müssen, auf diesen Punkt richten, indem ich ihnen gleichzeitig die Richtlinien für ihre Untersuchung vorzeichne. Bei dieser Gelegenheit kann ich dasjenige feststellen, was wir schon heute über Kapitalbildung im Zeitalter des Frühkapitalismus wissen.

Die drei Fragen, auf die wir unser Interesse vornehmlich zu lenken haben, nachdem wir in diesem Kapitel die Bildungsformen des Kapitals schon kennen gelernt haben, sind folgende:

1. nach der Größe der Vermögen, die zur Kapitalbildung beitragen;

2. nach dem Wohnort der Geldgeber, aus deren Vermögen das Kapital stammt;

3. nach dem sozialen Charakter dieser Geldgeber.

Es scheint ein Kennzeichen der frühkapitalistischen Epoche zu sein, daß in viel weiterem Umfange als heute der Kapitalbildung die Vermögensbildung vorausgehen mußte. Das heißt also, wenn wir die Vermögensbildung in dem früher umschriebenen Sinne fassen: daß ein gewisser Reichtumsgrad bei den einzelnen Wirtschaftssubjekten erreicht sein mußte, ehe sie als Kapitalbildner in Betracht kamen, noch anders gewandt: daß in viel höherem Grade als später an der Kapitalbildung nur wohlhabende (reiche) Leute beteiligt waren. Der Grund dieser Tatsache war der, daß in jener früheren Zeit die Organisationen noch nicht geschaffen waren, die dazu dienen, die kleinsten Geldbeträge, auch ehe sie zur Bildung eines großen Vermögens geführt haben, zur Kapitalbildung heranzuziehen. Das geschieht heute in der Form der verzinslichen Bankdepositen. Und diese sind während der ganzen frühkapitalistischen Epoche nur zu geringer Entwicklung gelangt.

Wir hören zwar gelegentlich von einem weitverzweigten

Depositenwesen auch in der früheren Zeit: so berichtet uns schon Villani, daß bei den Banken der Baldi und Peruzzi breite Schichten der Bevölkerung beteiligt waren: „wer Geld in Florenz hatte, verlor". Das kann sich aber doch nur auf die vermöglichen Leute bezogen haben. Aus dem 16. Jahrhundert haben wir dann genauere Kunde, wenn uns der Chronist berichtet:

„Zu Ambrosius Höchstetter haben (seit dem Ende des 15. Jahrhunderts) Fürsten, Grafen, Edelleute, Bürger, Bauern, Dienstknechte und Dienstmägde gelegt, was sie an Geld haben, und er hat ihnen dafür fünf vom Hundert gezahlt. Viele Bauernknechte, die nicht mehr gehabt haben als 10 fl., die haben es ihm in seine Gesellschaft gegeben. So soll er eine Zeit lang eine Million Gulden verzinset haben."

Aber ich möchte annehmen, daß ein derartiger Zustand eine seltene Ausnahme gebildet habe. Ich halte es für einen sehr richtigen Gedanken, wenn Strieder zu den obigen Worten des Chronisten die Anmerkung macht, daß man gerade aus der Entrüstung, mit welcher Clemens Sander über jenes Geschäftsgebahren des Ambr. Höchstetter, sich von überall her auch in kleinen Beträgen Geld zu verschaffen, berichtet, auf die Seltenheit solcher Fälle schließen müsse[1]. In der Tat spricht alles, was wir sonst über die Kapitalbeschaffung in jenem Jahrhundert wissen gegen die Annahme, daß dabei die Sammlung kleinster Beträge mittels Depositen eine irgend nennenswerte Rolle gespielt habe. Deshalb konnte man auch noch im 16. Jahrhundert auf den Gedanken kommen, die Annahme fremder Gelder durch das Gesetz verbieten zu lassen.

In dem Gutachten von 1522 an den deutschen Reichstag wird die Ansicht vertreten: es solle verboten sein, daß hinfüro die H.Ges. „frembd gelt, gestalt ains wechsels und da man gelt von gelt gibt, in irer gesellschaft nemen und anlegen oder damit handeln, sondern allein mit irem zugelegten gelt hantieren solten". Strieder, 102.

Mit der Frage nach der Größe der kapitalbildenden Vermögensbeträge im engen Zusammenhange steht aber die andere nach der Beziehung der Geldgeber zum Unternehmer. Wir können es nämlich als Regel in der frühkapitalistischen Epoche betrachten, daß das Kapital, mochte es sich um Vermögenseinlagen zu Gewinn und Verlust, mochte es sich um festverzinsliche Darlehen oder Depositen handeln, von den Verwandten und Freunden des Unternehmers aufgebracht wurde. Das

[1] J. Strieder, Organis. Formen, 102.

gilt natürlich in erster Linie von den Familiengesellschaften. Männer, wie Jakob und Anton Fugger, Anton Welser u. a. muß man sich geradezu als „Häuptlinge ganzer Clans verwandter Kapitalisten" vorstellen, die vielfach (Hauptbeispiel sind die Medici!) zugleich die politische Gefolgschaft des Geschäftsleiters bildeten. Aber auch bei den andern Gesellschaftsformen der frühkapitalistischen Epoche waren die Teilnehmer, wenn nicht verwandt, so doch bekannt und wohl in der Mehrzahl aller Fälle benachbart. Das heißt: das Kapital wurde aus den nach persönlicher oder örtlicher Beziehung nächsten Kreisen zusammengebracht. Die Kapitalbildung war lokalisiert.

So lange die Schiffahrtsgesellschaft Partenreederei war, so lange blieben die Teilnehmer durchaus auf die Seestädte, von denen aus die Schiffahrt betrieben wurde, beschränkt. Es trat ein deutlich empfundener Wandel[1] dieses Zustands erst mit der Einbürgerung der Aktiengesellschaft in das Schiffahrtsgewerbe ein.

Am frühesten scheint eine Interlokalisierung und zum Teil sogar Internationalisierung der Kapitalbildung im Bergbau eingetreten zu sein. Seit dem 15. Jahrhundert begegnen wir in den verschiedenen Bergbaugebieten fremden Geldgebern.

Im Goslarer Bergbau wurden in den Jahren 1478—1487 Verträge abgeschlossen, die sich auf Stollenanlagen beziehen, mit Johann Thurzo, Bürger und Ratsmann in Krakau, Nürnberger, Chemnitzer und Leipziger Bürgern[2]. Derselbe Thurzo hatte aber sein Geld auch angelegt im ungarischen Erzbergbau; neben ihm finden wir dort andere Krakauer Bürger, die Fugger u. a., beteiligt[3]. Die holländischen Gläubiger des österreichischen Staates sind im 17. und 18. Jahrhundert die Verleger der Neusohler und Schmölnitzer Kupferbergwerke[4]. Am Quecksilberbergwerk Idria sind fremde Kaufleute beteiligt[5]; ebenso am Salzbergwerk Wieliczka im 16. Jahrhundert[6], ebenso am Bergwerk in Schlackenthal[7], ebenso am Zinnbergbau in Cornwallis[8].

[1] E. Fitger, a. a. O.

[2] C. Neuburg, Goslars Bergbau (1892), 191.

[3] F. Dobel, Der Fugger Bergbau und Handel in Ungarn, in der Zeitschr. des histor. Vereins für Schwaben und Neuburg, Bd. 6.

[4] H. von Srbik, Exporthandel Österreichs (1907), 368.

[5] P. Hitzinger, Das Quecksilberbergwerk zu Idria (1860), 18. 24.

[6] U. Krafft, Denkwürdigkeiten; ed. Cohn (1862), 459.

[7] Instruktion für den Berghauptmann Theod. v. Lilienau a. 1625, bei K. Graf Sternberg, Gesch. d. böhm. Bergwerke 1 (1836), 308.

[8] G. R. Lewis, The Stannaries. 1908.

Trotz dieser Zeugnisse für die Beteiligung fremder Geldgeber am Bergbau (die sich leicht vermehren lassen), möchte ich doch davor warnen, das Maß der Internationalität der Kapitalbildung während der frühkapitalistischen Epoche selbst im Bergbau zu überschätzen. Wir müssen vielmehr annehmen, daß die Kuxe der Gewerkschaften sich in der früheren Zeit der Regel nach in den Händen ortsansässiger Bewohner der Bergstädte oder wenigsten des Bergbaubezirkes befanden. Fälle, wie die oben angeführten dürfen wir als Ausnahmen ansehen, da wir noch aus dem Anfange des 19. Jahrhunderts Berichte haben über die ersten Versuche, beispielsweise die Gelder für den sächsischen Bergbau aus dem Auslande (Holland) zu beschaffen[1].

Konnten wir doch wahrnehmen, daß selbst bei den Aktiengesellschaften lange Zeit hindurch der Besitz der Anteile auf Stadt- und Landesangehörige beschränkt geblieben ist. Es bezeichnet ein neues Entwicklungsstadium des Kapitalismus, wenn es zuerst bei den großen Handelskompagnien üblich wird, daß ihre Aktien fern von ihrem Sitze, im Auslande untergebracht werden, wie wir es von der englisch-ostindischen Kompagnie im 18. Jahrhundert erfahren[2].

War der Kreis der Personen, aus deren Vermögen das Kapital einer Unternehmung gebildet wurde, der Regel nach räumlich beschränkter als heute, so müssen wir uns ihn um so bunter vorstellen, was die soziale Herkunft der einzelnen „Kapitalisten" anbelangt. Hier gilt es vor allem festzustellen, daß die das Kapital bildenden Geldbeträge keineswegs nur aus dem Fonds der bürgerlichen Vermögen genommen wurden. Vielmehr fließt ein sehr beträchtlicher Teil des vorbürgerlichen und nichtbürgerlichen Reichtums, ohne seine Transsubstantiation in bürgerlichen Reichtum erfahren zu haben, unmittelbar in die Sammelbecken des Kapitals. Es ist ein wesentliches Kennzeichen des frühkapitalistischen Zeitalters, daß in sehr weitem Umfange die feudalen Mächte und die öffentlichen Körper auch mit ihrem Gelde sich an kapitalistischen Unternehmungen beteiligen, so wie wir ja in anderem Zusammenhange feststellen konnten, daß sie auch an der Herausbildung der neuen Wirtschaftssubjekte in hervorragender Weise beteiligt waren.

„La plupart des personnes de qualité, de robe et autres donnent leur argent aux négociants en gros pour le faire valoir;

[1] von Trebra, Bergmeisters Leben, 93 ff.

[2] Siehe unten den 1. Abschnitt des 6. Hauptabschnitts.

ceux-ci vendent leur marchandise à credit d'un an ou de quinze mois aux détaillants; ils en tirent par ce moyen 10 % d'intérêt et profitent ainsi de 3 ou 4 %.“ (Savary.)

Wie sich das Kapital einer Gesellschaft zusammensetzte, zeigen ein paar aus vielen gleichen beliebig herausgegriffener Beispiele: Von dem Aktienkapital der *französisch*-indischen Gesellschaft zeichneten:

der König	6	Mill. l.
die Königin, die Prinzen und der übrige Hof	2	„ „
die oberen Gerichts- usw. Höfe	1,2	„ „
die Finanzleute	2	„ „
die Kaufleute-Zunft (corps des marchands)	0,650	„ „

Voltaire, Siècle de Louis XIV, Ch. XXIX. Vgl. das Verzeichnis der Anteilhaber der (1685) reorganisierten französisch-ostindischen Kompagnie bei P. Kaeppelin, La Comp. des I.O. (1908), 194. Es muß freilich berücksichtigt werden, daß die Robe im wesentlichen aus bürgerlichen Reichen zusammengesetzt war.

Die Gewerkschaft des St. Jacobi-Stollen bei Sowitz in *Schlesien* (1609) setzte sich wie folgt zusammen:

Markgraf Joh. Georg	40 Kuxe
Stadt Jägerndorf	12 „
Stadt Leobschütz	12 „
Stadt Beuthen	2 „
freie Bergstadt Tarnowitz	6 „
9 Einwohner von Beuthen	10 „
mehrere Einwohner von Tarnowitz nebst 2 in Neisse Oppatowitz	44 „
	126 Kuxe

Hierzu 2 Freikuxe für Kirche und Schule.

Aem. Steinbeck, Gesch. d schles. Bergbaus 2 (1857), 208.

Umgekehrt finden wir unter den Kapitalgebern häufig Angehörige des Handwerks und anderer kleinbürgerlicher Berufe.

Wir kennen das Namenverzeichnis der ersten (101) Zeichner des ersten Kapitals für die erste Reihe der *englischen* Ostindiengesellschaft aus dem Jahre 1599. Es sind fast ausschließlich Londoner. Viele Kaufleute und Aldermen darunter. Aber auch auffallend viele der wohlhabenden Krämer: ironmengers, haberdashers, merchant tailors, mercers, grocers, und auch einige gewerbliche Handwerker: skynners, clothworkers, vintners. Henry Stevens, The Dawn of the British Trade to the East India (The Court Records of the East India Co.) (1886), 1 ff.

Über den Umfang des Kapitals Einer Unternehmung spreche ich füglich erst dort, wo ich die einzelnen Erwerbszweige gesondert betrachte, da die Größe des Kapitals stark bedingt wird durch Berufs- und Arbeitsorganisation und somit sich in

den verschiedenen Gebieten des Wirtschaftslebens verschieden gestaltet.

Die Feststellung, die wir zuletzt machen konnten: daß das Kapital nicht nur aus bürgerlichem Reichtum, sondern auch aus feudalem und öffentlichem Vermögen gebildet wurde, legt die Frage nahe: ob denn die Ausweitung des Wirtschaftskörpers, wie sie allenthalben seit dem Ende des Mittelalters sich beobachten läßt, nicht vielleicht teilweise überhaupt unter Umgehung der kapitalistischen Unternehmung erfolgt sei, in der Weise, daß feudale oder öffentliche Gewalten die Organisation des wirtschaftlichen Prozesses auf der Grundlage des Machtreichtums vollbrachten; daß sie die Zusammenfassung der produktiven Kräfte bewirkten, ohne die Produktionsmittel in Kapital zu verwandeln. Und ob nicht vielleicht diese beiden Formen der Großwirtschaft: auf öffentlichrechtlicher und privatrechtlicher Grundlage zur Herausbildung gemischter Wirtschaftsformen geführt haben.

Beide Möglichkeiten sind während der frühkapitalistischen Epoche in der Tat verwirklicht worden: neben die handwerkerlichen und kapitalistischen Wirtschaftsformen tritt die Staatsanstalt und die gemischt-öffentliche Unternehmung. Ihnen ist das folgende Kapital gewidmet.

Zwölftes Kapitel

Die Staatswirtschaftsformen

Wir wissen, welches brennende Interesse der moderne Staat daran nahm, daß die Volkswirtschaft ihren Körper ausweitete, und daß er deshalb alles kapitalistische Wesen zu fördern bestrebt war. Wir wissen, daß er aus dem Wunsche heraus, die wirtschaftlichen Kräfte im Lande zu möglichst rascher und eindringender Entfaltung zu bringen, selbsttätig als Wirtschaftssubjekt in den Gang der Entwicklung einzugreifen versuchte. Da werden wir nun die Frage uns vorzulegen haben, ob er zur Verwirklichung seiner Zwecke sich besonderer Wirtchaftsformen bediente, oder ob er etwa die vorhandenen Wirtschaftsformen seinen Zwecken gemäß umgestaltete, sodaß sich neben den aus dem Mittelalter überkommenen und den vom Kapitalismus neugeschaffenen Wirtschaftsformen vielleicht neue — staatswirtschaftliche — Organisationsformen herausbildeten.

Seltsamerweise hat man sich um diese Formen der Entwicklung bisher so gut wie gar nicht gekümmert.

So ausgiebig und umfangreich die Literatur über die Formen der privaten, namentlich gesellschaftlichen Erwerbsunternehmungen ist: über die Staatswirtschaftsformen im Zeitalter des Frühkapitalismus ist bisher meines Wissens überhaupt noch nicht im Zusammenhange geschrieben worden. Es wäre eine dankbare, nicht einmal schwierige, Aufgabe für einen jungen Wirtschaftshistoriker, diese Lücke durch eine rein phänomenologische Darstellung jener zahllosen Wirtschaftsformen auszufüllen, die sich durch das Eingreifen des Staats in das Wirtschaftsleben während der frühkapitalistischen Epoche herausgebildet haben.

Die Grundtatsachen sind folgende:

Der Staat will gerade wie die Privaten die Wirtschaft auf höherer Stufenleiter organisieren. Er will größere Massen von Produktivkräften zu erfolgreicherem Wirken zusammenfassen. Er schafft also just wie der Kapitalismus den wirtschaftlichen Großbetrieb. Was nun aber die staatswirtschaftliche Organisation von der privatwirtschaftlichen unterscheidet ist zweierlei: Erstens

ist — wenigstens in manchen Fällen — die unmittelbare Zwecksetzung eine andere. Während der Zweck jeder kapitalistischen Unternehmung ausschließlich die Erzielung von Gewinn ist, tritt das Erwerbsprinzip bei zahlreichen staatlichen Veranstaltungen ganz oder teilweise in den Hintergrund. Sie werden häufig im „allgemeinen" oder „öffentlichen" Interesse ins Werk gesetzt. Zweitens vollzieht sich die Zusammenfügung der produktiven Kräfte bei der Staatswirtschaft auf anderer Grundlage als bei der kapitalistischen Unternehmung. Diese ruht immer, wie man es mit einem Worte ausdrücken kann, auf der Geldmacht, jene ganz oder zum Teil auf der Staatsmacht. Daß heißt also, daß die kapitalistische Unternehmung — was gerade ihr Kennzeichen ist — immer der Reichtumsmacht (dem Geldreichtum) ihre Entstehung verdankt, während die staatliche Veranstaltung ihr Dasein aus Machtreichtum ableitet, also die in ihr bewirkte Zusammenfassung produktiver Kräfte, teilweise wenigstens, erfolgt, ohne daß die Produktionsmittel zuvor die Eigenschaft des Kapitals angenommen hätten.

Kommt in diesem Gegensatze der Unterschied zwischen privatkapitalistischer und publizistischer Organisation allgemein und grundsätzlich zum Ausdruck, so empfangen die Staatswirtschaftsformen des Frühkapitalismus noch dadurch ihre besondere Note, daß sich während dieser Epoche, wie wir wissen, der Staat in äußerem und innerem Verstande zur Absolutheit entwickelte. Der absolute Staat erkannte aber neben sich eine andere Allgemeinheit nicht an, also daß auch eine wirtschaftliche Allgemeinheit nicht anders als in staatlicher Gestalt erscheinen konnte. Jenes Zeitalter ist somit in wirtschaftsorganisatorischer Hinsicht dadurch gekennzeichnet, daß es nur entweder staatliche oder private oder aus beiden gemischte Wirtschaftsformen besaß, nachdem auch die aus dem Mittelalter überkommenen grundsätzlich anders aufgebauten Gebilde in diesem Sinne eines staatlich-privaten Entweder-Oder umgestaltet worden waren.

Im einzelnen nehmen wir folgende Typen ganz oder halbstaatswirtschaftlicher Organisationen wahr:

1. die rein staatlichen Wirtschaftsbetriebe.

Das sind also diejenigen, die ihre Entstehung ausschließlich der Staatsmacht verdanken, mag diese sich (wie es in der Regel geschieht) dabei der Vermittlung des Geldes bedienen oder nicht. Diese reinen Staatswirtschaftsformen unterscheiden sich dann wiederum, sofern sie

a) *Erwerbsunternehmungen* sind. Dann können wir sie als „Staatsbetriebe" im engeren Sinne bezeichnen. Es ist nun gerade ein der frühkapitalistischen Epoche eigener Zug, daß sie auf zahlreichen Gebieten des Wirtschaftslebens Staatsbetriebe aufweist. Morphologisch bietet diese Wirtschaftsverfassung zu besonderen Bemerkungen keinen Anlaß, da sie sich äußerlich der Formen der kapitalistischen Unternehmung bedient: sie mögen als Bergwerk, als gewerblicher Produktionsbetrieb, als Bank oder als Handelsbetrieb auftreten.

Oder die Staatswirtschaften entbehren des unmittelbaren Erwerbszweckes, dann können wir sie als

b) *Staatsanstalten* für wirtschaftliche Zwecke bezeichnen.

Aber von größerer Bedeutung als die rein staatlichen sind während der frühkapitalistischen Epoche

2. die gemischt-staatlichen Wirtschaftsbetriebe gewesen. Ihre Eigenart besteht also darin, daß sie sowohl aus Machtreichtum als aus Reichtumsmacht ihr Dasein herleiten, daß in ihnen staatliche und kapitalistische Interessen sich zu gemeinsamem Werke vereinigen. Sie weisen selbst wiederum die mannigfaltigsten Gestaltungen auf, von denen die wichtigsten folgende sind:

a) Staat und Kapital gehen eine Art von Symbiose ein, bilden eine Verwaltungsgemeinschaft, in der dann wiederum die Stellung der beiden zueinander außerordentlich verschieden sein kann. Es scheint fast, als ob diese Form der gemischt-staatlichen Betriebe in *Deutschland* und *Österreich* besonders beliebt gewesen sei. Wenigstens begegnen uns die meisten Fälle in diesen Ländern.

So beobachten wir beispielshalber eine ganz eigentümliche Spielart solcher staatlich-kapitalistischer Symbiose in der k. k. Spiegelfabrik zu Neuhaus. Diese Fabrik ist 1701 bis 1703 eine Privatunternehmung mit Staatsanteilnahme; von 1703 bis 1720 eine reine Privatunternehmung; seit 1720 eine reine Staatsanstalt. In jener ersten Periode, die uns hier allein angeht, beruhte das Zusammenarbeiten von Krone und Privaten unter anderem in der Abgabe von Holz und anderen Stoffen aus den herrschaftlichen Wäldern, so daß ein Teil der Produktionsmittel Verwendung fand, ohne sich vorher in Kapital verwandelt zu haben. Wir sind über die Geschichte dieses Neuhauser Unternehmens besonders gut unterrichtet durch die beiden Untersuchungen von Otto Hecht, Die k. k. Spiegelfabrik zu Neuhaus in Niederösterreich (1701—1844). 1909, und von H. Ritt. von Srbik, Die kais. Spiegelfabrik zu Neuhaus 1701—1725, in den Mitteilungen des Instit. f. österr. Gesch.-Forsch. 32 (1911), 294 ff.

Ähnlich wie diese österreichische Spiegelfabrik war die preußische Gewehrfabrik in Potsdam-Spandau organisiert, die 1722 gemeinsam vom König und dem Bankhause Splittgerber & Daun begründet wurde. Die wesentlichen Bestimmungen des Vertrages zwischen dem König und diesen Unternehmern sind folgende:

1. den Kaufleuten Splittgerber & Daun werden als Unternehmern die für den Betrieb einer Gewehrfabrik erforderlichen Gebäude, Mühlenwerke und die großen Werkzeuge, wie Ambosse, Blasebälge usw., sowohl in Potsdam wie auch auf dem „Plan" bei Spandau vom Staate zum Gebrauch übergeben; dagegen haben die Unternehmer die Verpflichtung, diese Anlagen usw. in gutem Zustande zu erhalten und die kleinen Werkzeuge zu beschaffen;
2. den aus dem Auslande übersiedelnden Gewehrarbeitern werden Vergünstigungen gewährt;
3. die Unternehmer erhalten jedes Gewehr mit 6 Thlr. 12 Sgr. bezahlt, das Pulver zum Beschießen der Läufe wird unentgeltlich gegeben;
4. die Abnahme der Gewehre erfolgt durch einen Offizier usw.

H. Gothsche, Die kgl. Gewehrfabriken (1904), 2 f.

Anders dagegen war das Zusammenwirken von Staatsmacht und Geldmacht geregelt in einem Typus der gemischt-öffentlichen Unternehmung, der (selbst im Ausdruck) sich durch alle Wechselfälle des hochkapitalistischen Zeitalters hindurch wenigstens in Preußen-Deutschland erhalten hat, der jetzt beim Eintritt in die spätkapitalistische Epoche wieder an Bedeutung zu gewinnen scheint, und den man geradezu als *preußisch-deutschen* Typus ansprechen kann. Es ist diejenige Wirtschaftsform, wie sie die 1765 gegründete preußische Bank und die 1771 gegründete „K. Seehandlungsgesellschaft" in den ersten Jahrzehnten ihrer Entwicklung am reinsten verkörpern. Wir haben es hier mit Staatsanstalten zu tun, an denen durch Ausgabe von Aktien den Privaten die Beteiligung am Gewinne ermöglicht, die Teilnahme an der Verwaltung aber nur in beschränktem Umfange oder gar nicht eingeräumt wurde.

Die Verfassung der preußischen Bank war in den Grundzügen dieselbe, die noch heute die Reichsbank hat. Die Struktur der „K. Seehandlungsgesellschaft" bei ihrer Begründung war folgende: Sie war eine Aktiengesellschaft. Von den 2400 Aktien (zu je 500 Tlr.) blieb jedoch der größte Teil im Besitze des Königs: nur 300 Aktien zum Betrage von 150000 Tlr. wurden aufgelegt. 10% Verzinsung des Grundkapitals waren garantiert; der darüber hinausgehende Gewinn wurde als Dividende verteilt. Auf die Verwaltung hatten die Aktionäre gar keinen Einfluß. Die Leitung lag ganz in der Hand der „Generaldirektion", die ihrerseits wiederum unmittelbar dem Könige unterstellt war. Das Gründungsstatut (Octroi) der K.S.G. ist abgedruckt bei Mylius, N.C.C. V. b. 515. Vgl. Paul Schrader, Die Geschichte der Kgl. Seehandlung. 1911.

Ebenfalls im wesentlichen auf das deutsch-österreichische Wirtschafts- (und Rechts-)Gebiet beschränkt war eine andere Form der

gemischt-staatlichen Betriebe, nämlich die, denen wir in dem nach dem „Direktionsprinzip" verwalteten Bergbau begegnen. Man kann hier einen staatlichen Ober- oder Mantelbetrieb konstruieren, in den die Einzelbetriebe der Gewerkschaften gleichsam eingekapselt waren.

Es wurde verordnet, daß „unter des Oberbergamts Direktion alle Zechen betrieben werden und daß, sobald eine Zeche verliehen und bestätigt ist, das Oberbergamt sich derselben sofort annehmen, den Bau darauf regulieren und die dazu nötigen Arbeiter, Steiger und Schichtmeister ansetzen, auch zur Bestreitung der Kosten die nötige Zubuße ausschreiben soll."

Rev. B.O. für das souveräne Hzt. Schlesien und für die Grafschaft Glatz vom 5. Juni 1769, Cap. XXX §§ 1. 2.

Das „Direktionsprinzip" enthielt also die Überantwortung des Betriebes und der Leitung der Bergwerke an die Staatsbehörde, ließ aber die Einzelbetriebe der Gewerken bestehen.

Ein späterer Systematiker des Bergrechts und der Bergwirtschaft begründet und erklärt das eigenartige Verhältnis des Staates zu den bergbaulichen Einzelbetrieben, wie es sich aus dem „Direktionsprinzip" ergab, wie folgt: Der Bergbaubetrieb macht „bei der ganz eigentümlichen Natur des Bergwerksgutes, . . . gewisse stetige Maßregeln nötig, deren Vollziehung in keine andere Hand als die des Staats gelegt werden kann; aus keinem andern Grund, als aus welchem dem Staate, dem stabilsten und absolut nöthigsten unter allen menschlichen Instituten überhaupt, Rechtsschutz am sichersten anvertraut werden kann". Die staatlichen Maßnahmen beziehen sich:

1. auf die Erhaltung der rechtlichen Möglichkeit des Bergwerkbetriebes;
2. auf die „Benutzung des Bergwerksgutes zum Gewerbe":
   a) Anleitung zur Beschaffung der nötigen Mittel zum Gewerbe: Regelung des Gewerkschaftsrechts. Gewerkschaften sind öffentlich octroirte Institute. Unterstehen staatlicher Aufsicht. Regelung des Zubußverfahrens: daher Register der Kux-Inhaber. Errichtung von Revierkassen (für mehrere Bergwerke);
   b) Teilnahme des Staats am Bergbau: durch Betrieb fiskalischer Revierstollen u. dgl.

C. Fr. G. Freiesleben, Der Staat und der Bergbau. 1839.

Noch verwickelter wurden die Beziehungen dort, wo die Stelle des Staates die am Bergwerksbetriebe unmittelbar beteiligten Grundherren einnahmen, weil diese teils als Obrigkeit, teils als Unternehmer auftraten. Ich gebe noch einen Überblick über die Organisation des Joachimsthaler Bergbaus, wie sie uns aus der (vom Grafen von Schlick, dem Grundherrn, erlassenen!) Joachimsthaler B.O. von 1541 (in Schmidts Sammlung Nr. 26; vgl. Nr. 34) entgegentritt:

1. Geleitet bezw. beaufsichtigt von den „Amptleuten und Dienern": Hauptmann, Bergmeister, 10 Geschwornen, Schreiber, Austeiler, etc.

„Diese itzt benannten Amptleute und Diener, desgl. Schichtmeister, Steiger und andere, söllen uns gebürliche Eidespflicht thun." Sie stellen die Einheit des Bergwerksreviers dar.

2. Im Bereiche des ganzen Berggebiets giebt es dann eine Menge Gewerkschaften — „Zechen", die jede eine selbständige Unternehmung bildet. Kap. 6.
3. Die ArbeitsO. wird aber hinwiederum den Gewerken von der BO. oktroyirt.

   An der Spitze jeder Zeche steht ein Schichtmeister, eine Art „Direktor".
4. Dafür sorgt die BO. für das Wohl der Gewerken, indem sie über Schichtmeister, Steiger etc. Kontrolle übt.
5. Muß Zubuße (Zupus) bezahlt werden, so begründen die Schichtmeister das in ihrer Abrechnung vor dem Bergmeister, der ihnen einen „Zupussbrief" ausstellt, den sie öffentlich 4 Wochen lang anschlagen: daraufhin müssen die Gewerken zahlen.
6. Nun besitzt aber die Herrschaft zu eigen Schmelzhütten: für diese wird ein Monopol geschaffen: die Gewerken müssen in den herrschaftlichen Hütten ihre Erze ausschmelzen lassen. III. Teil 5. Art.
7. Die Hütten werden von „Hüttenherrn" in Stand gehalten und den Gewerken gegen Entgelt zur Verfügung gestellt. III. Teil Art. 1 ff.
8. Die Arbeit wird unter Leitung eines „Hüttenmeisters" verrichtet, der die Schmeltzer, Fürlauffer etc. anwirbt und im Akkord für die Gewerken schmelzt. (Aus zünftlerischen Gründen: „damit arme geschickte Schmelzer und arbeiter auch gefördert werden mögen" soll kein Hüttenmeister und Schmelzer an mehr als einem Ofen arbeiten.)
9. Daneben scheint aber auch ein herrschaftlicher Hüttenbetrieb in eigener Regie bestanden zu haben.

b) ein wesentlich anderes Gepräge trägt derjenige Typus gemischt-staatlicher Wirtschaftsbetriebe, den man als den *westeuropäischen* bezeichnen kann, weil er in den großen privilegierten Banken und Handelskompagnien Englands, Frankreichs, Hollands am reinsten in die Erscheinung tritt. Die Mitwirkung des Staates an dem gemeinsamen Werke besteht bei diesen in der Übertragung von staatlichen Hoheitsrechten an private Unternehmungen, während die privaten Unternehmungen dadurch in den Staatsorganismus noch enger verflochten werden, daß sie dem Staatskredit dienstbar gemacht werden. Das Verhältnis zwischen Staat und Kapital ist also in gewissem Sinne das umgekehrte wie bei dem preußisch-deutschen Typus. Die großen westeuropäischen Kompagnien verpflichten sich den Staat dadurch, daß sie ihm bei der Beschaffung seiner Geldmittel behilflich sind: für diese Dienstleistung sieht sich der Staat ge-

nötigt, ihnen Teile seiner Macht zu delegieren, die sie im privaten Interesse ihrer Aktionäre unter eigener Verwaltung ausnützen. In den gemischten Betrieben Deutschlands hat die Leitung der Staat in der Hand, der zu seiner Unterstützung sich der Mitwirkung des geldbesitzenden Publikums bei der Aufbringung des Kapitals bedient oder den ihnen unterstellten Einzelbetrieben die Richtlinien ihres Verhaltens vorschreibt.

In der Grundverschiedenheit dieser beiden Gesellschaftsformen tritt symptomatisch — schon lange vor der Revolution und allen Staatstheorien und allen liberalen Reformen — die Kluft zutage, die den westeuropäischen Geist und den deutschen Geist voneinander trennt. Von hier aus weist die wirtschaftliche Entwicklung der beiden Ländergebiete, namentlich Englands und Deutschlands, trotz der vielenGleichheiten, doch immer mehr auch abweichende Züge auf. Die beiden Pole, nach denen die beiden Völker auseinanderstreben, sind der Kommerzialismus und der Bureaukratismus. Ich mache diese Bemerkung nur im Vorbeigehen, da uns ja hier nicht sowohl diese wie andere Verschiedenheiten, als vielmehr ausschließlich die gleichen Züge der Entwicklung interessieren, die in diesem Falle in dem Auftreten der gemischtstaatlichen Unternehmung hüben wie drüben zu erblicken ist.

Die bekanntesten Beispiele der westeuropäischen Form der gemischten Staatsbetriebe (die übrigens sich auch in andern Ländern findet) sind die Bank von England (1694) und die Lawsche Bank (1716). Beiden Instituten gemeinsam ist:

1. daß sie Privatunternehmungen sind;
2. daß sie ihr Aktienkapital dem Staat zu Anleihezwecken zur Verfügung stellen;
3. daß sie das Privilegium zur Ausgabe von Noten erhalten.

Sind ferner die großen Indien- und Südseekompagnien. Meistens werden auch diese ins Leben gerufen als Staatsgläubigervereinigungen — nach Art der italienischen Maone —, die als Entgelt für ihre Beihilfe, die sie dem Staate leisten, von diesem erhalten:

1. die ausschließliche Befugnis, nach einer bestimmten Gegend Handel zu treiben;
2. das Recht, Land zu erwerben, Festungen anzulegen, eine bewaffnete Streitmacht zu halten, die niedrige (und zuweilen sogar die hohe) Gerichtsbarkeit in den von ihnen eroberten Gebieten auszuüben.

Außerdem erhalten sie bald diese, bald jene Vergünstigung vom Staate: so wurden der 1711 gegründeten englischen Südseegesellschaft 1713 die Rechte aus dem Assiento-Vertrage überwiesen, und die Regierung stellte selbst die beiden ersten Permissionsschiffe. Anderson, Origins 3, 55.

In der Charter der englisch-ostindischen Kompagnie wird diese dann auch bestimmt: „to be one body politic and corporate." Die Juristen definierten die privilegierte Handelskompagnie als die mit Spezialrechten ausgestattete Gesellschaft: „societas mercatoria . . . in privilegiatam abit, si superior rei publicae, cuius auctoritate erigitur, specialibus eam munivit juribus." J. A. Buchholtz, De jure belli soc. merc. (1751) 8, § VIII.

3. Ich habe die großen privilegierten Kompagnien unter die gemischt-staatlichen Wirtschaftsbetriebe verwiesen, weil sie in der Tat sich dadurch kennzeichnen, daß die von ihnen ausgeübte Macht zum Teil Staatsmacht, zum Teil Geldmacht ist. In einem weiteren Verstande könnte man nun aber zu den gemischt-staatlichen Wirtschaftsbetrieben auch die privilegierten Unternehmungen überhaupt rechnen, wenn man nicht fürchten müßte, den Kreis dieser Wirtschaftsformen zu sehr auszuweiten und dadurch ihre Eigenart in der Vorstellung zu verwischen. Denn es besteht doch wohl ein Unterschied zwischen den indischen Kompagnien oder den Südseegesellschaften und der unübersehbaren Masse privilegierter Unternehmungen, die es während der frühkapitalistischen Epoche auf allen Gebieten des Wirtschaftslebens — vor allem wohl auf dem Gebiete der gewerblichen Produktion — in Hülle und Fülle gab. Der Unterschied liegt darin, daß jene bis zur Ausübung staatlicher Hoheitsrechte ihr Privilegium gesteigert bekamen, während diese sich mit der Gewährung von Ausschließungsrechten, mit der Befreiung von gewerbepolizeilichen Vorschriften, Abgabepflichten u. dgl. begnügen mußten. Immerhin wird man auch der einfach privilegierten Unternehmung, die sich als Massenerscheinung mit Notwendigkeit aus dem uns bekannten Regierungssystem des Merkantilismus ergab, als eines besondern Typus von Wirtschaftsformen mit einem Einschlag von Staatsmacht in die ihnen im wesentlichen zugrunde liegende Geldmacht an dieser Stelle gedenken müssen.

Im einzelnen bieten die privilegierten Unternehmungen, deren es in allen europäischen Ländern gleichmäßig gibt, dem Beschauer ein überaus buntes Bild dar. Je nach dem Grade der Privilegierung stufen sie sich in verschiedene Klassen ab.

So gab es in *Frankreich:*

1. die „manufactures royales": nach Savary, Dict. de Comm. 2, 632: „c'est une manufacture établie en conséquence des Lettres Patentes du Roy." Innerhalb dieser Gruppe müssen dann aber wieder unterschieden werden:

a) die wirklichen Staatsbetriebe, also die M. des Gobelins und die Savonnerie;

b) die privilegierten Privatunternehmungen, die auf Grund von kgl. Privilegien errichtet waren und das Recht hatten, das kgl. Wappen zu führen, ihre Erzeugnisse mit den „Armes de Sa Majesté" zu versehen. Dieses Recht hatten nicht:

2. die gewöhnlichen privilegierten Unternehmungen, die ebenfalls auf Grund von kgl. Privilegien, die

a) dem einzelnen Unternehmer ausschließlich,

b) einer Anzahl von Unternehmern

erteilt wurden, ihre Geschäfte betrieben. Vgl. G. Martin, Louis XIV., 8.

Daneben gab es:

3. die Compagnies exclusives, von denen wir folgendes erfahren: „tout se fait aujourdhui par entrepreneur. Les vivres, les bâtiments, les fournitures de toute espèce; c'est toujours une compagnie exclusive qui s'offre, qui donne préalablement de l'argent au Roi, et qui ensuite travaille à son profit."

Beispiele:

Errichtung von Bedürfnisanstalten, die man für 2 sous benutzt;
Entrepreneur de l'Encyclopédie méthodique;
Entrepreneur de l'édition finale de Voltaire.

(Mercier), Tabl. de Paris 5, 19 ff. Ch. CCCLXVI.

In *Österreich* gab es:

1. „k. k. privilegierte Landes-Fabrik": besitzt die einfache Landes-Fabrik-Befugnis (Freiheit von der Zunft-O. und Einquartierung, Eintragung beim Merkantil- und Wechselgericht u. a.);

2. „k. k. mit förmlicher Landesbefugnis privilegierte Fabrik" (Befugnis nur eine persönliche; Recht, den kaiserl. Adler auf Schild, Siegel und Waren zu führen, in den Provinz-Hauptstädten der österreichischen und ungarischen Erbländer eigene Fabrikniederlagen errichten zu dürfen; erteilt an besonders wichtige neue Industrien, an besonders große Unternehmungen).

Diese Einzelheiten haben jedoch für uns kein Interesse, da sie an dem grundsätzlichen Verhältnis dieser Privatwirtschaften zum Staate, an dessen Feststellung uns allein gelegen ist, nichts ändern.

Zweiter Hauptabschnitt

Der Markt

Erster Abschnitt

Die Elemente der Marktbildung

Dreizehntes Kapitel

Die Veränderungen in der äußeren Struktur des Marktes

I. Die Ausweitung des Marktes

Unter dem Worte Markt verstehen wir im allgemeinsten und abstraktesten Sinne den Inbegriff der Absatzmöglichkeiten und Absatzgelegenheiten, sei es ohne jede Abgrenzung, sei es mit sachlicher oder räumlicher Begrenzung auf einen bestimmten Absatzkreis. Die Absatzgelegenheiten werden letzten Endes durch die zahlungsfähige Nachfrage gegeben. Diese aber ist letzten Endes abhängig von der Gestaltung des Güterbedarfs, soweit dieser marktmäßig befriedigt wird. Da diese Bedingung für den größten Teil des im Zeitalter des Frühkapitalismus zuwachsenden Bedarfs an Gütern zutrifft, so können wir an der Hand der Ergebnisse, zu denen uns der 6. Abschnitt des 2. Buches geführt hat, ohne weiteres feststellen: daß die Menge der marktmäßig abgesetzten Güter während jener Epoche sich sehr wesentlich vermehrt, der ‚Markt' als Ganzes, als Inbegriff aller Absatzgelegenheiten eine wesentliche Ausweitung erfahren hat. Man braucht sich auch nur die Ziffern der Edelmetallproduktion, die ich im 4. Abschnitt des 2. Buches mitgeteilt habe, gegenwärtig zu halten, um sich eine ungefähre Vorstellung zu machen von dem Umfange der Nachfrage nach Gütern, die allein seit dem Ende des 15. Jahrhunderts neu aufgetreten und also um ihren Betrag den Markt ausgeweitet hat. Die 33 Milliarden Mark Gold und Silber, die seit Entdeckung Amerikas bis zum Ende des 18. Jahrhunderts nach Europa geflossen sind, haben zu irgendeiner Zeit einmal mindestens in der Höhe dieser Summe neue Nachfrage gebildet, und diese Summe bildet selbstverständlich nur einen kleinen Teil der Gesamtnachfrage, um

die sich die schon vorhandene Nachfrage vermehrt hat. Diese hätte aber, wenn bloß die Gold- und Silberproduzenten als Käufer in Betracht kämen, in dem Zeitraum, den wir überblicken, einen Zuwachs von jährlich durchschnittlich 100 Millionen Mark erfahren. In Wirklichkeit wird also eine Nachfrage um viele Hundert Millionen jährlich der bestehenden zugewachsen sein.

Und eine solche Ziffer setzt uns nicht in Erstaunen, wenn wir bedenken, an wie vielen Stellen ein neuer Bedarf in jenen Jahrhunderten aufsprang, der eine marktmäßige Befriedigung erheischte. Da war die Zunahme der Bevölkerung, die an und für sich bei verkehrswirtschaftlicher Organisation die Nachfrage nach Gütern auf dem Markte steigert; da waren die ganz neuen und mächtigen Konsumentengruppen, die gleichsam aus dem Nichts hervortauchten: die Reichen, die Heere, die Großstädter, die Kolonien, deren wachsenden Bedarf ich anschaulich zu machen versucht habe. Diese zunehmende Nachfrage nach ersten Gebrauchsgütern hatte nun aber selbstverständlich eine entsprechende Steigerung der Nachfrage nach Produktionsmitteln im Gefolge.

Wichtiger noch als diese absolute Vermehrung des Absatzes ist seine Zusammenballung oder Verdichtung an einzelnen Stellen, wodurch bewirkt wird

II. Die Vergrößerung der Märkte

Unter einer Vergrößerung der (einzelnen) Märkte verstehe ich die Tatsache, daß an bestimmten Stellen der Absatz sich ausweitet, die Anzahl der Absatzgelegenheiten also an diesen Stellen sich vermehrt. Diese Wirkung braucht eine Ausweitung des marktmäßigen Absatzes nicht notwendig im Gefolge zu haben. Vielmehr ist es denkbar, daß der Ausweitung eine Vermehrung der Märkte entspricht. Nur wenn diese nicht oder nicht im gleichen Verhältnis sich einstellt, vergrößert sich der einzelne Markt.

Nun ist aber diese Vergrößerung dann erst eine beträchtliche, wenn sich die zuwachsenden Absatzgelegenheiten auf die verschiedenen Märkte in der Weise verteilen, daß einzelne Märkte einen stärkeren Anteil empfangen als andere. Erst dann findet das statt, was ich eben eine Zusammenballung oder Verdichtung des Absatzes nannte (wofür man auch das Fremdwort Konzentration verwenden kann). Das aber ist der Fall während der frühkapitalistischen Epoche.

Aus sehr verschiedenen Gründen, von denen wir früher schon einige kennen gelernt haben, als ich die Umgestaltung des Güterbedarfs zur Darstellung brachte, ballt sich an einigen Stellen der Absatz zu großen Massen zusammen, sodaß ein großer Markt für einzelne oder verschiedenartige Güter entsteht. Es wird genügen, wenn ich diese verschiedenen Gründe, weshalb der Absatz eine Verdichtung erfährt, namhaft mache und mit einigen Hinweisen auf frühere Ausführungen, die ich namentlich im 6. Abschnitte des 2. Buches gemacht habe, versehe.

Die Gründe sind (in nicht genauer, aber wie ich denke, treffender Benennnng):

1. populationistische Gründe: weil an einzelnen Stellen der Erdoberfläche, in den Großstädten, sich viele Menschen zusammendrängen, entsteht an diesen Stellen eine starke Nachfrage nach zahlreichen Gebrauchsgegenständen, entsteht hier ein großer Markt;

2. administrative Gründe: der Heeresbedarf äußert sich deshalb als eine konzentrierte Nachfrage, die einen Massenabsatz auslöst, weil die Güter von einer Verwaltungseinheit, eben der Heeresverwaltung, oder (früher) wenigstens von großen, einheitlich organisierten Truppenkörpern bedurft wurden;

3. politische Gründe: die Monopolisierung des Absatzes in den Kolonien oder die Beschränkung der Einfuhr auf einen Einfuhrhafen haben die Wirkung gehabt, daß der seiner Natur nach durchaus vereinzelte Bedarf doch nur durch Massenzufuhr gedeckt werden konnte;

4. kommerzielle Gründe: dasselbe was in dem eben besprochenen Falle politische Maßnahmen bewirkten, führte in anderen Fällen die Konzentration des Güterabsatzes an einzelnen Punkten in der Hand bestimmter Gruppen von Händlern herbei;

5. technische Gründe: überall wo es sich um die Herstellung großer zusammengesetzter Güter handelt, wird der Absatz an Produktionsmitteln, die zur Erzeugung dieser Güter dienen, ausgeweitet und da er an dem Produktionsorte stattfindet, entsprechend verdichtet: auf diese Weise hat namentlich der Schiffsbau dazu beigetragen, große Märkte zu schaffen. Es ist aber selbstverständlich, daß in gleicher Weise überall dort, wo sich die Produktion auch nicht zusammengesetzter Güter vergrößert, eine konzentrierte Nachfrage nach Produktionsmitteln sich einstellen muß. Weil beispielsweise der Luxusverzehr den Markt für florentiner Tuche ausweitete (ohne den Absatz

notwendig zusammenzuballen), so entstand in Florenz ein beträchtlicher Markt für den Absatz von Wolle, Farbstoffen etc. Dieselbe Wirkung also, die die Produktion eines großen, zusammengesetzten Gutes (deren es während der frühkapitalistischen Epoche aus bekannten Gründen erst wenige gab) ausübt, übt auch die Erzeugung vieler, einzelner Güter an einem und demselben Orte aus.

III. Die Nationalisierung der Märkte

Vom Standpunkt des Produzenten (Händlers) aus gesehen, ist das Marktgebiet ein mehr oder weniger räumlich (geographisch) beschränktes, je nach der Weite des Kreises, innerhalb dessen sich sein Absatz vollzieht. Wir nehmen diesen Standpunkt des eine Ware vertreibenden Interessenten ein, wenn wir von lokalen oder nationalen Märkten oder vom Weltmarkt sprechen: wir wollen damit ausdrücken, daß sich der Absatz eines Gutes nur auf den Umkreis einer Stadt oder einer Gegend oder aber eines Landes oder aber der ganzen Erde erstreckt.

Die Entwicklung des Güterabsatzes hat sich nun während des europäischen Mittelalters in der Weise vollzogen, daß es zunächst nur einen „Weltmarkt" gab: die Paar Luxusgüter, die während des Frühmittelalters an den Höfen der Großen abgesetzt wurden, stammten aus aller Herren Ländern und die Erzeugnisse dieser Art verstreuten sich von ihrem Produktionsorte aus über alle Reiche der Erde. Diesen Weltmarktcharakter behielt dann die Luxusgüterproduktion während des ganzen Mittelalters bei: was beispielsweise Italien an kostbaren Waffen oder Seidenstoffen erzeugte, fand seinen Absatz auf allen europäischen Messen von Nowgorod bis zur Champagne und in der Levante.

Daneben entwickelten sich dann allmählich in den einzelnen Städten jene bekannten lokalen Märkte, auf denen die täglichen Gebrauchsgüter abgesetzt wurden, die also im wesentlichen der Befriedigung des Grobbedarfes dienten.

Der frühkapitalistischen Epoche gehört die Entstehung nationaler Märkte an; das heißt also solcher Absatzgelegenheiten, die sich über ein größeres Gebiet, als es eine Stadt und ihre Umgegend waren, erstreckten, die aber doch innerhalb der Grenzen der neu sich bildenden Großstaaten lagen. Solche nationalen Märkte entwickelten sich teils aus den ursprünglich lokalen Märkten: diese Wandlung läßt sich besonders deutlich an der Geschichte des Getreidemarktes verfolgen, wenigstens in denjenigen Ländern, in denen, wie in Frankreich und England,

sehr große Hauptstädte einen wachsenden Bedarf an Getreide erzeugten; teils entstehen nationale Märkte durch Einschränkung ehemals internationaler Märkte: das ist der Fall bei den meisten Luxusindustrien und namentlich bei der Erzeugung der dem Heeresbedarf dienenden Güter. Die Gründe dieser Entwicklung liegen teilweise in den in den beiden vorhergehenden Unterabschnitten dargelegten Tatsachen; teilweise sind sie anderer (oft politischer) Natur, wie das am geeigneten Ort noch des näheren auszuführen ist.

Daß neben den neuen nationalen Märkten während der frühkapitalistischen Epoche auch die lokalen und die internationalen Märkte bestehen blieben, versteht sich von selbst.

Vierzehntes Kapitel

Die Artbeschaffenheit der Nachfrage

Zwei Punkte vor allem sind es, in denen die innere Natur der Nachfrage während der frühkapitalistischen Epoche eine Wandlung erfuhr, in denen sie ein durchaus modernes Gepräge annahm und sich weit von der Art der Nachfrage aller früheren Zeiten entfernte. Ich habe diese beiden Punkte in der Darstellung der Neugestaltung des Güterbedarfs bereits hervorgehoben. Es ist das Auftreten des Verlangens nach rascher Befriedigung eines großen Bedarfs einerseits, nach Lieferung vieler gleichförmiger Gegenstände andererseits. Ich habe auch bereits darauf hingewiesen, wo wir die treibenden Kräfte dieser Wandlungen der Sinnesrichtung zu suchen haben: in den genußsüchtigen Luxuskonsumenten und in den Vertretern der Heeresinteressen.

Daß mit dem Hervorkehren dieser beiden Gesichtspunkte: einen Güterbedarf rasch und gleichförmig zu befriedigen, die Nachfrage in der Tat von Grund auf gewandelt wurde, lehrt eine oberflächliche Besinnung. Kamen doch damit Grundsätze zur Anerkennung, die alle Produktion ihres organischen Charakters zu berauben und die Mechanisierung unseres gesamten Kulturdaseins wesentlich zu fördern geeignet waren[1].

Aber in einer Beziehung weist die Nachfrage, auch dort wo sie diese neuen Züge annimmt, ihre völlige Übereinstimmung mit der Nachfrage in vorkapitalistischer Zeit auf: sie geht vom letzten Konsumenten aus, der in den beregten Fällen der Luxusverbraucher oder die Heeresverwaltung ist. Und das ist nun die entscheidend wichtige Tatsache: daß dieses Merkmal aller Nachfrage in frühkapitalistischer Zeit eigentümlich ist: der letzte Verbraucher bestimmt die Nachfrage nach Ausmaß und Art.

---

[1] Siehe im übrigen ‚Luxus und Kap.' S. 114 f.; ‚Krieg und Kap.' S. 83 f. 88 ff.

Dadurch erhält die Nachfrage der Frühzeit ihr eigentümliches Gepräge, das sich vornehmlich in folgenden Punkten äußert:

1. Eine primäre Nachfrage besteht nur nach individuellen (letzten) Gebrauchsgütern. Produktionsmittel werden nur nachgefragt, nachdem und insoweit Gebrauchsgüter erster Ordnung nachgefragt werden: nach ihnen besteht also nur eine sekundäre, tertiäre etc. Nachfrage. Das ist eine außerordentlich wichtige Tatsache, die wir unserm Gedächtnis einprägen müssen. Sie wird uns zahlreiche andere Züge in der Gestaltung der Nachfrage wie überhaupt der Marktverhältnisse verständlich machen. So folgt aus ihr:

2. daß die Nachfrage immer nur durch einen wirklich vorhandenen (effektiven) Bedarf bestimmt wird;

3. die Wünsche und Neigungen des Konsumenten bleiben für die Art und Weise der Produktion entscheidend. Das macht sich bei allen denjenigen Gütern besonders deutlich fühlbar, bei deren Herstellung ein bestimmter Geschmack sich zur Geltung bringen kann: bei kunstgewerblichen Erzeugnissen vor allem, aber auch bei den der Mode stark unterworfenen Gegenständen wie namentlich der eleganten Kleidung.

Das Kunstgewerbe bleibt während des Frühkapitalismus unter der strengen Leitung und Aufsicht des künstlerisch veranlagten Bestellers oder seines künstlerischen Beirats.

Die Kleidermode wird von den Modeherren und Modedamen gemacht.

Wie wir aus dem 14. und 15. Jahrhundert vernehmen, daß die französischen Beaus selber Zeichnungen für die Brokate und Samte erfinden, die sie nach Florenz schicken, um sie von den dortigen Kunstwebern ausführen zu lassen (Baudrillart, Hist. du luxe 3, 293), so wird uns für das 18. Jahrhundert berichtet, daß die reichen Leute sich selbst um die Weiterbildung der Kleidermoden bemühen, daß sie die Schneider kommen lassen, um ihnen neue Ideen zu geben. Ich erinnere an die lebendige Schilderung, die Mandeville von der Art und Weise entwirft, wie zu seiner Zeit Kleidermoden zustande kamen: „Die Kaufmannsgattin", schreibt er (Anm. M. zur „Bienenfabel"), „die die Anmaßung derer aus dem Handwerkerstande nicht ertragen kann, flüchtet sich ... in das entgegengesetzte Stadtviertel und verschmäht es, einer andern Mode zu folgen als der, die dort in Geltung ist. Diese hochmütige Art alarmiert nun den Hof; die Damen von Stande erschrecken drob, die Kaufmannsfrauen und -töchter ebenso angezogen zu sehen wie sich selbst. Die Dreistigkeit der Städter, schreien sie, ist unausstehlich. Damenschneider werden herzugeholt, die sich mit allem Eifer der Erfindung neuer Moden widmen müssen, damit sie jederzeit etwas noch nicht Dagewesenes

haben, sobald die frechen Spießbürger wieder anfangen, es jenen nachzutun. Der gleiche Wetteifer verbreitet sich über alle Rangstufen in unglaublichem Maße, bis zuletzt den hohen Fürstlichkeiten samt allen Hofschranzen, um die unter ihnen zu übertrumpfen, weiter nichts übrig bleibt, als massenhaftes Geld auf kostbare Gewänder, herrliche Möbel, prächtige Gartenanlagen und fürstlich ausgestattete Paläste auszugeben . . ."

„Aus diesem Wettstreit und dauerndem Streben, sich gegenseitig auszustechen, folgt auch, daß nach all dem Hin und Her und stetigen Wechsel der Moden, wo neue aufgebracht und alte wieder erneut werden, doch für den Findigen stets ein Plus ultra übrig bleibt . . ."

In der völligen Abhängigkeit, in der die „vornehme" Welt vom Hofe in ihrer gesamten Lebensgestaltung sich befand (wie ich das seines Orts geschildert habe), kommt die persönliche Färbung, die alle Nachfrage nach Luxusgütern hatte, ganz allgemein zum Ausdruck.

Zu diesem Bilde der durchaus persönlichen „Kreierung" insbesondere der Kleidermode durch den „Konsumenten", das heißt in diesem Falle den eleganten Mann oder (noch mehr) die elegante Frau, paßt folgende Erzählung aus dem London des 18. Jahrhunderts vortrefflich: „Die große Schauspielerin Mrs Abington treibt neben dem Theater ein ganz eigenes Gewerbe. Da sie außerordentlich viel Geschmack besitzt, so fährt sie den größten Teil des Tages in der Stadt herum, um in Modesachen Rath zu erteilen. Man schickt zu ihr, wie zu einem Arzte und belohnt sie wie eine Künstlerin. Es geschieht unter Vornehmen fast keine Hochzeit oder sonst eine Feierlichkeit, wobey sie nicht zu Rathe gezogen wird, um Brautkleider u. s. w. anzuordnen. Ihr großer Verstand und ihre feine Lebensart tragen hierzu nicht wenig bei. Viele der vornehmsten Damen gehen mit ihr ganz auf dem Fuße einer Freundin um. Sie gewinnt auf diese Art jährlich 1500—1600 £. Da sie nie das Theater anders als in ihren eigenen Kleidern betritt, so ist ihr geschmackvoller Anzug beständig das Studium der Zuschauerinnen. Hier zeigt diese Priesterin der Mode ihren Erfindungsgeist, wobey sie der schleunigsten Nachahmung ihrer Putzart versichert ist." J. W. von Archenholtz, England und Italien 1 (1787), 147.

Selbst von Gebrauchsgegenständen, die ihrer Natur nach sich nur wenig zur Sondergestaltung nach persönlichem Geschmack eignen, erfahren wir, daß sie in jener Zeit unter dem unmittelbar bestimmenden Einfluß des Bestellers entstanden. „Der Engländer geht zum Kutschenfabrikanten, wo er ein Fuhrwerk nach seiner eigenen Phantasie bestellt und solches in kurzer Zeit fertig erhalten kann." Nemnich, Neueste Reise durch England (1807), 133.

Weil aber die Nachfrage nach Gütern ihren ersten Anstoß immer von den letzten Konsumenten erhält, so wird sie

4. in ihrem Umfange bestimmt durch die den Verbrauchern zur Verfügung stehenden Geldmittel: mag es sich um Private oder um öffentliche Körper handeln,

oder anders ausgedrückt: die Ausdehnung der Nachfrage hängt ab von der vorausgegangenen Einkommensbildung. Allerdings kommt auch eine Nachfrage „auf Kredit" vor: bei den öffentlichen Körpern vermittels der Anleihen, bei den privaten durch die Inanspruchnahme eines Konsumtivkredits. Es ist aber zu beachten, daß durch die Anleihen die öffentlichen Körper sich doch nur in den Besitz derjenigen Barmittel setzen, die den Staatsgläubigern vorher zugebote standen, so daß es sich bei Nachfrage, die aus den Beträgen öffentlicher Anleihen erwächst, doch immer nur um Verwendung schon vorhandener Geldmittel handelt. Es ist ferner zu beachten, daß aller Konsumtivkredit der Privaten doch in einem ganz bestimmten Verhältnis zu ihrem realen Einkommen steht, daß also der Kauf auf Borg in den allermeisten Fällen durch die Höhe des Einkommens des Borgers in Schranken gehalten wird. Im großen Ganzen also, kann man sagen, bleibt die Einkommensbildung maßgebend für das Ausmaß der Nachfrage.

Damit im engen Zusammenhange steht der Umstand, daß

5. die Nachfrage auch nur in dem Maße wächst, als das Einkommen sich vergrößert: daher sie in völliger Abhängigkeit von der Vermögensbildung sich befindet.

Man kann vielleicht zusammenfassend sagen, daß die Nachfrage während dieser Zeit in organischen Schranken gebunden bleibt, womit sie also in schroffem Gegensatz zu der Natur der Nachfrage in unserer Wirtschaftsepoche tritt. Der Kundige hat bemerkt, daß ich mit den eben aufgestellten Eigenarten der Nachfrage im Zeitalter des Frühkapitalismus ebensoviel Unterschiede aufgewiesen habe, die zwischen der Natur der Nachfrage damals und heute obwalten.

Was den allerwichtigsten Unterschied ausmacht, einen Unterschied, der, wie wir noch sehen werden, für die Gestaltung der gesamten Markt- und Absatzverhältnisse von entscheidendem Einfluß ist, ist dieser: daß heutzutage die Nachfrage auch als primäre Nachfrage großenteils auf Produktionsmittel gerichtet ist, die also nachgefragt werden, auch wenn ein Bedarf an letzten Gebrauchsgütern nicht vorhergegangen ist. Diese Besonderheit unserer Nachfrage ist aber, wie bekannt, dem Umstande zuzuschreiben, daß ein beträchtlicher Teil der Nachfrage auf spekulativer Grundlage ruht, das heißt: erwächst aus der Annahme oder Hoffnung, daß später ein Bedarf entstehen wird, weshalb man mit der Nachfrage nach Produktionsmitteln, die erst letzte

Gebrauchsgüter herstellen sollen, anfängt. Damit im Zusammenhange steht die weitere Eigenart der Nachfrage im Zeitalter des Hochkapitalismus, daß sie sehr häufig auf dem Kredit des Unternehmers, also auf gar keiner einkommenmäßigen Unterlage ruht. Wiederum mit diesen Tatsachen steht die auch anderweitig begründete Eigenart der Nachfrage unserer Tage im Einklang, daß sie auch in der Richtung wesentlich vom Unternehmer (Produzenten oder Händler) bestimmt wird, der letzte Verbraucher demgemäß immer mehr ausgeschaltet wird.

Diese Zusammenhänge darzulegen ist jedoch nicht hier meine Aufgabe. Ich habe die heutige Gestaltung der Dinge nur deshalb hier flüchtig berührt, damit die Eigenart der Nachfrage in frühkapitalistischer Zeit in ihrer Gegensätzlichkeit zur hochkapitalistischen um so deutlicher hervortrete.

Fünfzehntes Kapitel

Die Preisbildung

Literatur

Die Geschichte der Preisbildung ist, soviel mir bekannt, niemals für eine historische Epoche zum Gegenstande einer systematischen Untersuchung gemacht worden. Nur die Ethnographen beschäftigen sich eingehender mit dem Problem. Siehe die Zusammenstellung ihrer Forschungsergebnisse bei H. Schurtz, Grundriß einer Entstehungsgeschichte des Geldes. 1898. Für die Zeit des europäischen Mittelalters finden sich einige Bemerkungen bei Inama, DWG. 2, 427 f.; für das 16. Jahrhundert bei R. Ehrenberg, Z. d. F. Bd. II.

Auch Schmoller in seinem Grundriß streift das Thema.

Sehr reich ist die Literatur über die „Monopolien" des 16. und 17. Jahrhunderts. Für *Deutschland* siehe jetzt wieder Strieder, Organisationsformen. 1914. Aus der älteren Literatur vgl. Gustav Schmoller, Zur Gesch. d. nat.-ökonom. Ansichten in Deutschland während der Reformationsperiode. Zeitschr. f. d. ges. Staatswiss. Bd. 16. 1880; Falke, Gesch. d. deutschen Handels; Janssen, Gesch. d. deutschen Volkes. Bd. I; R. Ehrenberg, a. a. O.; Aug. Kluckhohn, Zur Gesch. d. Handelsges. und Monopole im Zeitalter der Reform., in den Historischen Aufs., dem Andenken von G. Waitz gewidmet (behandelt hauptsächlich die Versuche der Regierungen zur Bekämpfung der Monopole).

Für *England:* W. A. S. Hewins, The english trade and finance etc. 1892.

I. Die Preisbildung in vorkapitalistischer Zeit

Was wir von der Preisbildung des europäischen Mittelalters wissen — es ist herzlich wenig — läßt darauf schließen, daß während langer Jahrhunderte diejenigen Erscheinungen wiederkehren, die alle Preisbildung in unentwickelten Wirtschaftszuständen gleichmäßig kennzeichnen, weshalb es in diesem Falle erlaubt scheint, das dürftige Quellenmaterial durch Analogieschlüsse aus andern Kulturkreisen zu ergänzen.

Als den Grundzug aller Preisbildungen jener Zeit können wir die Unsicherheit, das Tastende, das Regellose der einzelnen Preise annehmen. Jede einzelne Abmachung über einen Preis ist das Ergebnis des Zufalls, der persönlichen Wertschätzung,

der besondern Talente, der besonderen Produktionsbedingungen. Wir müssen bedenken, daß primitive Völker, die bislang im Zustande der Eigenwirtschaft gelebt haben, die also alle Güter im wesentlichen unter qualitativem Gesichtspunkt gewertet haben, erst in unendlich langer Angewöhnung die Vorstellung eines quantitativ bestimmten Wertverhältnisses verschiedener Güter zueinander entwickeln. In diesem Zustande befanden sich die europäischen Völker jedenfalls zur Zeit der Karolinger noch allgemein. „Noch in der Karolingerzeit sind die Schätzungswerte, welche den einzelnen Arten von Bodenprodukten oder sonstigen Erzeugnissen beigelegt werden, fast ausnahmslos Qualitätsbezeichnungen oder Reluitionswerte.“ [1]

Also alle Tauschwertvorstellungen noch im Knorpelzustande. Da versteht es sich von selbst, daß die Preise von Fall zu Fall, das heißt von Ware zu Ware, von Person zu Person, von Ort zu Ort, von Zeit zu Zeit verschieden waren. Die Preisbildung trug, wie wir es ausdrücken können, einen durchaus irrationalen Charakter.

Aber die Preisbildung in vorkapitalistischer Zeit ist nicht aller Regelmäßigkeit bar. Vielmehr werden von drei Seiten her feste Linien in das Gewirr individuell verschiedener Preise hineingezogen: von der Obrigkeit, vom Herkommen und von der Kirche.

Die obrigkeitliche Preisfestsetzung ist vielleicht die erste scharfe Herausarbeitung bestimmter Wertgrößen, in Geld ausgedrückt, die nicht einmal immer, und vielleicht in den Anfängen am wenigsten, Warenpreistaxen sind. Vielmehr sind es zunächst Strafen, Bußen, Steuern, die solchermaßen in bestimmten Beträgen festgesetzt und eingefordert werden, und an denen sich die Tauschwertvorstellung emporrankt. Dann kommen amtliche Taxen für Verkaufspreise hinzu[2]: eine im europäischen Mittelalter durchaus verbreitete Erscheinung, die aus dem gesammten Empfinden dieser Zeit notwendig hervorwuchs.

Daneben — früher oder später, beeinflußt und beeinflussend — bilden sich feste Tauschwertgrößen für beliebte Waren durch das Herkommen aus, die dann die Preisbildung auf lange hinaus beeinflussen. Hier objektiviert sich eine Art von Wert-

[1] v. Inama, DWG. 2, 428.

[2] Auch das ist eine bei den Naturvölkern beobachtete Erscheinung: Schurtz, 74 f.

tarif, der von aller subjektiven Wertschätzung ebenso absieht, wie von der augenblicklichen Marktlage und den individuellen Produktionskosten. Diese Stabilisierung der Preise durch die Gemeinschaft ist allen primitiven Völkern gemeinsam[1]; aber auch unter den europäischen Völkern durchaus verbreitet: hier ist es die Idee der Nahrung, an der sich alle Preise in früherer Zeit ausrichten.

Eine besondere Erscheinung, die der Preisbildung während des europäischen Mittelalters ihr eigenartiges Gepräge verleiht, ist dann der weitreichende Einfluß der Kirche. Wir wissen[2], daß diese die Leitidee des justum pretium entwickelte, das im wesentlichen sich den herkömmlichen, an der Idee der Nahrung orientierten Preisen anpaßte, diesen aber dadurch, daß sie sie mit der Gloriole der kirchlichen Billigung umkleidete, eine größere Festigkeit verlieh.

II. Die Rationalisierung der Preisbildung

Eine Reihe von Gründen drängte, namentlich seit dem 16. Jahrhundert, auf Rationalisierung der Preisbildung, die in Italien wohl schon einige Zeit früher begonnen hatte. Die wichtigsten dieser Gründe waren folgende:

1. die Vermehrung der Güter, die in den Handel gebracht wurden und die damit verbundene Vermehrung der untereinander konkurrierenden Verkäufer und namentlich Händler;

2. die Befreiung von der Vormundschaft des arabischen Zwischenhandels im Verkehr mit dem Osten und die direkte Inbeziehungsetzung zu dem neuerschlossenen Westen;

3. die Vermehrung der Edelmetallzufuhr und die dadurch herbeigeführte Preisrevolution, die alle Herkömmlichkeit über den Haufen warf;

4. die zunehmende Rechenhaftigkeit, die sowohl den Willen wie die Fähigkeit zur genauen Kalkulation steigerte: siehe darüber das im 10. Kapitel Gesagte;

5. die zunehmende Publizität des Marktes als Folge der Entwicklung des Verkehrs und namentlich der besseren Nachrichtenpublikation: siehe den ganzen folgenden Hauptabschnitt.

Wollen wir uns klar machen, worin diese Rationalisierung bestand, so werden wir es am besten können, wenn wir uns zum

[1] Schurtz, a. a. O. S. 156 ff.
[2] Siehe das 6. Kapitel.

Bewußtsein bringen, daß auch in diesem Falle Rationalisierung dasselbe bedeutet wie Entpersönlichung der Preisbildung. Denn so sehr auch die vorhin genannten drei Mächte auf Objektivierung der Preise hindrängten: früher war doch jeder Einzelpreis ein höchst persönlicher gewesen, sowohl was seine Entstehung als was seine Begründung als auch was seine Geltung betraf. Das änderte sich nun durch das wirksame Hervortreten folgender Prozesse:

1. die *Mechanisierung der Preisbildung*. Darunter verstehe ich die Herausbildung des Marktpreises, der erst als Meß- (oder Auktions)-Preis, dann als Börsenpreis erscheint.

Auf den Messen hatten sich zuerst größere Massen von Käufern und Verkäufern zusammengefunden. Diese hatten zwar zunächst einzeln, zu zweit, Auge in Auge, die Preise besprochen, waren dann aber bald in Fühlung untereinander getreten und hatten die gesammelten Erfahrungen sich gegenseitig mitgeteilt. Dadurch hatten sich die verschiedenen Einzelpreise aneinander reiben können und waren schließlich, im Verlauf einer Messe, so weit ausgeglichen, daß ein einheitlicher Durchschnittspreis herauskam, der der Marktlage und der durchschnittlichen Bewertung, sowie den durchschnittlichen Kosten entsprang.

Diese also gebildeten Durchschnittspreise wurden seit dem 16. Jahrhundert auf den größeren Messen als sogenannte Meßpreise von den Maklern amtlich festgestellt. Oft in sehr gewissenhafter Weise, wie wir es von *Frankfurt am Main* vernehmen, wo schon im Anfang des 17. Jahrhunderts die „Notierungen" unter der Aufsicht des Magistrats und unter Zuziehung hervorragender Kaufleute auf Grund der Angaben der geschworenen Makler erfolgten[1]. So lange sich der Handel in den Formen des Meßhandels abspielte, galten die solcherweise auf einer Messe gebildeten Durchschnittspreise bis zur nächsten Messe gleichsam als „herkömmliche" Preise. Die Entwicklung war also einstweilen auf halbem Wege stehen geblieben. Sie wurde vollendet dadurch, daß der Meßpreis, dem der ganz ähnlich gebildete Auktionspreis bei allen auf dem Wege der Auktion abgesetzten Gütern zur Seite trat, zum Börsenpreise wurde. So wie die „Börse" nichts anderes bedeutete, wie wir noch sehen werden, als eine dauernde Messe, so unterschied sich der Börsenpreis vom Meßpreise auch nur dadurch, daß er in kürzeren Zwischenräumen, erst etwa

[1] Orth, Zwo Reichsmessen, 497.

wöchentlich, schließlich täglich festgestellt wurde. Grundsätzlich auf dieselbe Weise wie jener: durch eine mechanische Ausgleichung der verschiedenen Einzelpreise oder Einzelwertungen zu einer Durchschnittsmeinung, die als der Ausdruck eines Kollektivwesens, eines Abstraktums zu gelten hatte:

„Der Preis, zu dem die Kaufleute im Wechsel handeln, nennen sie den Börsenpreis (precio de la bolsa); denn niemand schreibt sich selbst dessen Festsetzung zu, vielmehr nur der Börsengemeinschaft (commidad de la bolsa), das heißt der Gemeinschaft des Ortes, wo die Kaufleute sich versammeln". So definiert schon im Jahre 1530 die Pariser Juristenfakultät zutreffend die Funktion der Börse bei der Preisbildung im Wechselverkehr[1]. Und was im Wechselverkehr galt, galt natürlich auch für Waren, soweit sie dem Handel an der Börse unterworfen waren. Es scheint, als ob die Feststellung und Notierung von Börsenpreisen zuerst in *Antwerpen* erfolgt sei. Aber am Ende des 16. Jahrhunderts finden wir doch auch schon an einem so kleinen Handelsorte wie *Emden* eine korrekte (wöchentliche) Börsenpreisfestsetzung durch die Makler, und zwar für Getreide[2], einen Artikel, an dessen Preisbestimmung die Obrigkeit interessiert war. So wurde, wie wir belehrt werden, jene Preisnotierung in Emden deshalb jeden Sonnabend vorgenommen, damit den Bäckern das Gewicht des Brotes vorgeschrieben werden konnte.

Für welche Waren ein Börsenpreis im 17. und frühen 18. Jahrhundert festgesetzt wurde, erfahren wir aus der Darstellung bei Orth, der von *Frankfurt a. M.* wie folgt berichtet: „Sonst pflegen auch die Warenmäkler die kurrenten Preise, welche allerlei Waren z. B. specereien, zucker, fisch, fett, farb, leder, früchte (nämlich solche, so zum specereihandel gehören, z. B. mandeln, rosinen, reis, koffe, tee u. a. m.) mineralien und allerhand waren, in und außer den messen, allhie haben, fast wochentlich aufzusetzen und solchen zettel an die damit handelnden auszuteilen, an deren ende der wechselcurs gemeiniglich beigefüget zu finden, welch letzterer aber, seit kurzem, ausgelassen worden sein sol." (Orth), Zwo Reichsmessen, 498.

2. die Festsetzung eines Marktpreises bedeutete aber eine *Nivellierung* der Preise und äußerte in dieser seine größte Bedeutung. Während bei der Mechanisierung der Preisbildung das Persönliche insofern ausgeschaltet wurde, als, wie schon die

[1] Ehrenberg, Z. d. F. 2, 130.
[2] Hagedorn, Hans. Gesch.-Bl. 37, 212 ff. 215 ff.

Pariser Juristenfakultät richtig es ausdrückte, niemand mehr diesen Preis als seinen Preis ansprechen konnte, so verschwand in diesem Marktpreise auf dem Wege der Nivellierung oder Ausgleichung das Persönliche des Einzelpreises insofern, als nun keine individuellen Preisbestimmungsgründe mehr zur Anerkennung gelangten: also besondere Wertschätzung, besonderes kaufmännisches Geschick und vor allem: besondere Produktions- und Transportbedingungen. Die Kategorie des „gesellschaftlich notwendigen Aufwandes" trat mit dem Marktpreise in die Erscheinung, und es bedarf keiner weiteren Ausführung, daß von ihr eine ganz eindringende dynamische Wirkung ausgehen mußte. Nun erst war die einzelne Produktionswirtschaft ganz dem Markte verfallen, war das einzelne Wirtschaftssubjekt völlig dessen „Gesetzen" und Launen ausgeliefert. Nun erst konnte eine kapitalistische Wirtschaftsführung sich durchsetzen.

3. noch in einer dritten Beziehung äußerte sich die Entpersönlichung der Preise: in ihrer *Schematisierung*. Darunter verstehe ich die Gepflogenheit, „feste Preise" zu haben oder zu nehmen. Persönlich war die Preisbildung ehedem auch insofern gewesen, als die Preise verschieden festgesetzt wurden, je nach den Personen, mit denen man den Vertrag abschloß. Es war gleichsam immer eine persönliche Angelegenheit gewesen, eine Ware an jemand zu verkaufen, und der Verkäufer sah sich den Käufer sehr genau an, ehe er einen bestimmten Preis forderte. Die unterschiedliche Behandlung der Kunden bei den Preisfestsetzungen war namentlich bei dem Detailhandel gang und gäbe gewesen. Es wäre einem Händler alten Stils gar nicht in den Sinn gekommen, von einem reichen und von einem armen Käufer etwa denselben Preis zu verlangen[1]. Im „festen Preise", der für alle Käufer gleichmäßig gilt, der zudem noch ohne persönliche Aussprache, ohne Feilschen, schematisch gefordert und gegeben wird, verschwinden alle diese persönlichen Beziehungen zwischen Verkäufer und Käufer völlig.

Man empfand denn auch in den Kreisen des alten Handels die „festen Preise" als eine durchaus unstatthafte Neuerung. In einer Denkschrift der Pariser Six Corps aus dem Jahre 1786 heißt es: „Le public séduit par un prix fixe qu'il n'ose contredire et qu'on lui offre comme la valeur réelle de l'objet en vente se détermine sans aucune connaissance pour un magasin dans lequel il regard son in-

[1] Siehe z. B. Ludovici, Grundriß eines vollständigen Kaufmanns-Systems §§ 175. 183.

capacité à l'abri de toute surprise. A la faveur de ce prix fixe on évacue des marchandises défectueuse." Et. Martin-Saint-Léon, Le petit commerce français (1910), 1/2.

Engstens im Zusammenhang mit der Höchstpersönlichkeit der Preisbildung stand die Sitte, die Preise geheim zu halten. Denn wenn die Preise nicht bekannt waren, konnte man sie von Fall zu Fall verändern. Daher stammt die noch heute verbreitete Gepflogenheit, den Preis mit Buchstaben auszuzeichnen. Die Lehrbücher der Handelswissenschaft der früheren Zeit enthielten lange Kapitel, in denen die sog. „kaufmännische Cryptographie" oder „kaufmännische Geheimschreibkunst" gelehrt wurde. Siehe z. B. Ludovici, Vollst. Kaufm. Syst. § 175.

Wann die Gepflogenheit der festen (öffentlich bekannt gemachten) Preise aufkommt, vermag ich für den Großhandel nicht zu sagen; als erstes Detailhandelsgeschäft, in dem „feste Preise" galten, finde ich den Petit Dunkerque in Paris[1].

III. Die Grenzen der rationalen Preisbildung

Mit der letzten Bemerkung habe ich schon unwillkürlich zu den Erwägungen hinübergeleitet, denen ich jetzt Raum geben will:

Wenn es richtig ist, daß in dem Petit Dunkerque zum ersten Male „feste Preise" erscheinen, so hätte diese Einrichtung sich jedenfalls im Detailhandel erst ganz am Ende der frühkapitalistischen Epoche einzubürgern angefangen. Mag sie sich nun auch vielleicht ein Paar Jahrzehnte früher nachweisen lassen: daß höchstens ihre Anfänge in das Zeitalter des Frühkapitalismus hineinragen, kann nicht zweifelhaft sein. Und was hier für die Gepflogenheit der festen Preise gilt, gilt mehr oder weniger für alle soeben geschilderten Neuerungen der Preisbildung. Ich möchte deshalb zusammenfassend hier sagen: daß man den Umfang und das Eroberungsgebiet der rationalen Preisbildung während der frühkapitalistischen Epoche ebensowenig wie die Eindringlichkeit ihrer Durchbildung überschätzen soll. Vergleichen wir die Preisbildung, wie sie sich bis ins 18. Jahrhundert hinein gestaltete mit der heutigen, so weist sie doch noch eine sehr viel größere Menge irrationaler Züge auf. Die Rationalisierung ist weder extensiv noch intensiv auch nur annähernd vollkommen. Ein Paar Besinnungen und Feststellungen werden das erweisen.

1. wirken die früheren Mächte weiter. Zunächst bleiben in weitem Umfange die obrigkeitlichen Taxpreise bestehen; ja im 17. Jahrhundert dehnt sich ihr Wirkungsbereich sogar viel-

[1] (Mercier), Tableau de Paris 7, 73.

fach noch aus. So wurden beispielsweise in *Deutschland* die Brot- (und Fleisch-)Taxen erst dann allgemein; aber auch Taxen für andere Waren (Bücher!) treten auf[1].

Aber viel bedeutsamer für die Preisbildung erweist sich während der ganzen Periode der herkömmliche Preis. Wenn dieser selbst heute noch keineswegs verschwunden ist, so können wir uns leicht vorstellen, welche große Rolle er in den Jahrhunderten des Frühkapitalismus gespielt hat. Ich denke nicht nur an die Kreise des Handwerks und der Bauernschaft, in denen er selbstverständlich vorherrschte: wir wissen, wie tief eingewurzelt auch unter den großen Kaufleuten und gewerblichen Produzenten die Idee der Nahrung war und müssen uns vergegenwärtigen, daß eine Durchrationalisierung der Preise so lange nicht möglich ist, als diese Vorstellung eine Preis beeinflussende Wirkung ausübt.

Erinnern wir uns aber auch, wie durchaus der große Überseehandel, namentlich mit den Naturvölkern, im Zeichen der herkömmlichen Preise betrieben wurde: alle die Angaben, die ich über die Preise im Zwangshandel gemacht habe[2], gehören hierher. Ähnliches gilt von den Preisen auf den großen süd- und mittelamerikanischen Messen, die wie wir sahen von der zufälligen Ausbeute an Silber bestimmt wurden.

Aber auch in Europa war der Kreis der Waren, deren Preis börsenmäßig festgesetzt wurde, wie wir noch sehen werden, ein beschränkter, so daß sich für die persönliche, individualisierende Preisbildung immer noch ein weites Feld darbot.

Vergessen wir endlich nicht, daß die ethischen Vorstellungen vom justum pretium während der ganzen frühkapitalistischen Epoche die Gemüter zweifellos in einem Grade beherrschte, der die Preisbildung in zahlreichen Fällen von ihnen abhängig machte: selbst die sogenannte börsenmäßige Preisfestsetzung stand noch im 17. Jahrhundert unter ihrem Einfluß, wie uns das für die Kursfestsetzung auf den Wechselmessen ausdrücklich von den Juristen bestätigt wird: diese erfolgte keineswegs nur rein mechanisch, sondern durchaus noch im Hinblick auf die Normen der Sitte und des Rechtes[3].

[1] Siehe den Art. „Preistaxen" im HSt. (Verf. K. von Rohrscheidt) und vgl. den Art. „Preistabellen" (Druckfehler: statt Preistaxen) bei Krünitz.

[2] Siehe das 45. Kapitel des 1. Bandes.

[3] Siehe die eingehende Darstellung bei Endemann, Studien 1, 216 ff.

2. Nun kommt aber hinzu, daß auch dort, wo der Wille zur ökonomisch-rationalen Preisbildung vorhanden war, sich einer tatsächlichen Rationalisierung der Preise sehr schwere Hindernisse in den Weg stellten; Hindernisse, die in subjektiven wie objektiven Unvollkommenheiten ihren Grund hatten.

a) Was die subjektiven Unvollkommenheiten anbetrifft, so erinnere ich an das, was ich über den Stand der ökonomischen Bildung in den früheren Jahrhunderten ausgeführt habe [1].

Sehr lehrreich ist, was Büsch (Sämtl. Schr. über die Handlung 1, 175), also noch für das Ende des 18. Jahrhunderts, bemerkt: „Vor nicht langen Jahren gab es nur wenige Kaufleute, welche den natürlichen Werth der von ihnen verschriebenen Waren (darunter versteht er: ‚den durch alle daran gewandten Kosten bestimmten Preis') scharf zu bemessen wußten. Diejenigen, welche es verstanden, bewahrten ihre Warenkalkulationen zum Teil als einen heimlichen Schatz, mit welchem sie selbst ihre Handlungsbedienten nicht bekannt werden ließen. Damals war es eine Aushülfe für manchen minder fähigen und nicht genug unterrichteten Kaufmann, daß er lauschte, wenn sein klügerer Mitbürger Waren verschrieb, wenn sie angelangt waren, sich erkundigte, zu welchen Preisen dieser verkaufte und dann gleichen Preis forderte. Jetzt aber ist auch dies selten noch ein Geheimnis mehr in der Handlung. Seit einiger Zeit sind im Deutschen verschiedene Sammlungen von Warenkalkulation von Engelmann, Woerdemann, Kruse und andern erschienen. Allein man kann sich auf dieselben nicht lange Zeit verlassen" usw.

Waren aber die Fähigkeiten zur richtigen Kalkulation durchaus noch nicht entwickelt, so fehlten auch die Fähigkeiten zu einer sachgemäßen Spekulation, wenn ich darunter hier das Vorherbestimmen der Marktlage, das Raten auf die ungewissen Umstände verstehe, noch lange Zeit. Nichts kennzeichnet besser den kindlich unbeholfenen Sinn der „Spekulanten" des 16. Jahrhunderts als ihr Festhalten an dem astrologischen Aberglauben, mit dessen Hilfe sie die zukünftigen Ereignisse glaubten vorhersagen zu können. Ehrenberg [2] teilt uns aus der ungedruckten Korrespondenz einiger deutscher Kaufleute jener Zeit lehrreiche Proben mit, aus denen wir auf die verworrene Geistesverfassung jener Leute schließen müssen. Die „Prognosticatien" spielten damals eine große Rolle. Und diese phantastischen Spekulanten, die sicher im 17. Jahrhundert noch nicht ausgestorben waren, lassen sich vortrefflich zusammen mit den phantastischen Erfindern und phantastischen Projektemachern der Zeit in unsere Vorstellung einreihen

[1] Siehe das 10. Kapitel. [2] Ehrenberg, Z. d. F. 2, 15 ff.

Die Unvollkommenheit der Spekulation und also ihre Unfähigkeit auf die Preisbildung ausgleichend einzuwirken, findet ihren deutlichsten Ausdruck in der Tatsache, daß jener Zeit das Instrument der Baissespekulation noch unbekannt war. Oder wenn nicht unbekannt war[1], doch nicht in irgend welchem beträchtlichen Umfange angewandt wurde. Es entsprach durchaus der noch primitiven Sinnesart der frühkapitalistischen Kaufmannschaft, was heute noch der Laie allein versteht: daß man Gewinne macht, indem man billig einkauft und teuer verkauft. Daß man also auch nur an einem Steigen der Preise interessiert sei. Daß man auch — und gerade — verdienen könnne an einem Preisfall, indem man auf einen künftigen Termin verkauft, leuchtete den Männern jener Frühzeit durchaus noch nicht ein. Das hing mit ihrer Geistesverfassung, aber auch mit der gesamten Organisation des Handels, zusammen, die wir später noch genauer kennen lernen werden. Weil aber die Baissespekulation fehlte, darum übten Einfluß auf die Preise nur das tatsächliche Angebot oder schlechte Nachrichten, die imstande waren, die Preise in die Höhe zu treiben. Günstige Nachrichten blieben jedoch ohne Wirkung. Erst wenn die vermehrte Zufuhr sich bemerkbar machte, fielen die Preise. Und dann natürlich plötzlich. Die Folge dieser Sachlage war also ein starkes Schwanken der Preise in der Zeit, weil der Fallschirm der Baissespekulation noch fehlte.

Über das sprunghafte Wechseln der Preise unterrichtet jedes preisstatistische Werk, deren ich mehrere auf Seite 554 f. des ersten Bandes namhaft gemacht habe. Noch bessere Aufschlüsse geben uns die Handlungsbücher der Kaufleute aus jener Zeit. Sehr lehrreich ist z. B. das von Paul Decharme, u. d. T. Le comptoir d'un marchand au XVII siècle (1910) herausgegebene. Daraus ersehen wir, daß Weizen (le boisseau) am 12. Juni 1678 32 sols, am 20. Mai 1679 88 s., Mengkorn am 24. April 1679 40 s., vier Wochen später 68 s. kostet. Vor allem aber lehrt uns das Buch, daß beim Eintreffen neuer Sendungen der Preis sofort in die Tiefe stürzte: „quelques arrivages de Hamburg et de Hollande suffisent pour amener brusquement une baisse de presque moitié": z. B. am 10. April 1687. Manchmal sinkt der Preis auf eine unerwartete Stufe. Das Getreide verfault und wird zu einem lächerlichen Preise losgeschlagen: Lion hat Mengkorn zu 45 s. in Verkaufskommission gegeben; er muß schließlich froh sein, es für 20 s. loszuschlagen usw.

[1] Ansätze finden wir schon im 16. Jahrhundert: z. B. für Salz. Nanninga Uitterdigk, Een Kampener Handelshuis, z. B. S. 121 und öfters. Bei Ehrenberg noch keine Erwähnung!

Einige lehrreiche Beispiele für das 16. Jahrhundert, die dasselbe Bild ergeben, teilt Hagedorn in den Hans. Gesch.-Bl. 37, 225 mit.

Ich möchte auch noch auf die Tatsache aufmerksam machen, die bisher den Forschern entgangen zu sein scheint, daß auch der oft (aber immer falsch) beschriebene Terminhandel in Waren (und Aktien, die uns hier aber nichts angehen), der an der *Amsterdamer* Börse im 18. Jahrhundert in einer Reihe von Welthandelsartikeln (Pfeffer, Salpeter, Kaffee, Kakao, Kochenille, Branntwein, Getreide, Walfischbarden, Stärke, Borax) in teilweise recht beträchtlichem Umfange betrieben wurde, nur die à la Hausse-Spekulation, das heißt als selbständig, aktiv handelnde Partei nur die Haussiers kannte, also der ‚Contremine' entbehrte. Deshalb war auch die Technik der Differenzgeschäfte, auf die dieser Handel fast ausschließlich hinauslief, eine von der heutigen grundverschiedene: die Differenzgewinne wurden nicht gemacht durch Vergleich des Börsenpreises am Lieferungstage mit dem vereinbarten Lieferungspreis, sondern durch Verkäufe des à la Hausse-Spekulanten bis zum Fälligkeitstermin. Derselbe Spekulant war also Käufer und Verkäufer in Einem. Die Verkäufe wurden fast alle à couvert gemacht. Hauptquellen: J. P. Ricard, Neg. d'Amst. Ch. VI, und die unten in der Literaturübersicht zum 4. Hauptabschnitt genannten Register der Amsterdamer Bankrottekammer. Der Gegenstand verdiente eine Spezialuntersuchung.

b) Wie aber durch die genannten subjektiven Unvollkommenheiten ein Ausgleich der Preise in der Zeit verhindert wurde, so durch die ungenügende Entwicklung der Transportverhältnisse und der Nachrichtenpublikation ein Ausgleich der Preise von Ort zu Ort. Den starken Schwankungen der Preise in der Zeit entsprach also eine starke Unterschiedlichkeit der Preise (auch über das notwendige Maß hinaus) im Raum. Beides übte, wie ich im nächsten Kapitel dartun werde, einen unheilvollen Einfluß auf die Gestaltung der Konjunktur aus, die dadurch mit Krisengefahr geschwängert wurde.

Eine andere objektive Unvollkommenheit, die eine Rationalisierung der Preisbildung erschwerte, war die Buntheit der Maße und Gewichte (und wohl auch die der Münzen).

Wie groß diese war und wie sie empfunden wurden, erweisen mit besonderer Deutlichkeit die — in dieser Hinsicht gewiß glaubwürdigen — französischen Cahiers de Doléances von 1789. Siehe die Zusammenstellung bei Roger Picard, Les cahiers de 1789 et les classes ouvrières (1910), 138 ff. Da heißt es z. B.: „En France le nombre infini des mesures passe l'imagination. Elles diffèrent non seulement dans chaque province, mais dans chaque district et presque toutes les villes." Daß diese Buntheit Anlaß zur Unsolidität gab, hatte schon A. Young herausgefunden. Aber ebenso verhinderten sie die glatte Geschäftsabwicklung, da die Preisberechnungen unglaubliche Zeit in Anspruch nahmen; sie waren die Quelle fortwährender

Irrtümer, weil es immer Leute gab, die in dem einen Gewicht gekauft oder verkauft zu haben glaubten, während es das andere war usw.

IV. Die künstliche Beeinflussung der Preise

Da es keine à la baisse-Spekulation gab, so konnte es auch keine Beeinflussung der Preise nach unten hin geben, wohl aber begegnen wir Bestrebungen, die Preise künstlich zu steigern oder hochzuhalten. Ja die letzten Jahrhunderte der frühkapitalistischen Epoche, insbesondere das 16. und ein Teil des 17. Jahrhunderts, sind überreich an solchen Bestrebungen, die in der Monopolbildung und ‚Fukkerei' im zweiten Drittel des 16. Jahrhunderts nur ihren bekanntesten, weil lautesten Ausdruck fanden, die aber in anderen Formen auch sonst häufig auftraten.

Wenn wir die Monopolpreisbildung der im engeren Sinne privilegierten Unternehmungen ausscheiden, so finden wir vor allem folgende verschiedene Arten einer künstlichen Preisbeeinflussung verbreitet:

1. Preiskonventionen gewerblicher Produzenten[1], die sich äußerlich unsern Kartellen und Syndikaten nähern, aber natürlich aus grundsätzlich anderem Geiste geboren sind: entstehen die heutigen Kartelle, so könnte man es ausdrücken, weil zu viel Konkurrenz da ist, so die der frühkapitalistischen Epoche, weil es zu wenig Konkurrenz gab.

2. die Preisfestsetzungen durch die regulierten Handelskompagnien.

Es ist durch neue Untersuchungen klar gelegt worden, daß der eigentliche Zweck insbesondere der holländischen und englischen Handelskompagnien, soweit sie nicht eine Unternehmung bildeten, wie der Noordschen Compagnie in Holland[2], der Levante Company in England[3], der war: die Mitglieder zur künstlichen Hochhaltung der Preise zu befähigen dadurch, daß man rechtlich die Konkurrenz ausschloß. Über das Wesen dieser Regulated Companies habe ich mich im übrigen schon verbreitet[4].

---

[1] Über diese ist neuerdings viel Licht verbreitet durch das obengenannte Werk von J. Strieder, Organisationsformen (1914). Daneben zu vgl. W. Möllenberg, Die Eroberung des Weltmarktes durch das mansf. Kupfer, 81 ff. W. Troeltsch, Calwer Zeughandlungskompagnie, 30.

[2] Siehe S. van Brakel, De holl. Handelscomp., 54 ff. 59 ff.

[3] Siehe Epstein, l. c. p. 116 ff.

[4] Siehe das 9. Kapitel.

3. die Preisringe der Kaufleute.

Sie sind diejenige Form der künstlichen Preisbeeinflussung, an die man in erster Linie denkt, wenn man von dem „Monopolunwesen“ namentlich während der Reformationszeit spricht. Sie sind häufig beschrieben worden, und ich habe eingangs die wichtigsten Schriften, die von ihnen handeln, genannt. Etwas problematisches enthalten sie so wenig wie irgend eine andere Form der künstlichen Preisbeeinflussung. Sie entstanden insbesondere im 16. Jahrhundert infolge des Mißverhältnisses, das obwaltete zwischen den durch Bergbau und Finanzoperationen rasch gestiegenen Geldvermögen einiger Kaufleute zu der Kleinheit der auf den Markt kommenden Warenmengen, zumal wenn diese — das war bei einigen Artikeln wie Pfeffer und Alaun der Fall — von vornherein bei ihrer Einfuhr von einigen wenigen Großhändlern mit Beschlag belegt wurden, weil diese das Einfuhrprivileg von den Regierungen erworben hatten. Interessant ist die Erscheinung der Monopolien nur wegen des Kampfes, der um sie und ihre Berechtigung zwischen den Juristen entbrannte. Aber das geht uns an dieser Stelle nichts an.

Zu entscheiden, ob die verschiedenen Methoden der künstlichen Preisbeeinflussung etwa zu der allgemeinen Preishausse, die im 16. Jahrhundert wie wir wissen einsetzt, beigetragen haben, wird kaum jemals möglich sein. Wahrscheinlich ist es, zumal die „Contremine“ fehlte. Von irgend welcher Bedeutung für die kapitalistische Gesamtentwicklung ist soviel ich zu erkennen vermag keine der erwähnten Formen der Preisbindung.

Zweiter Abschnitt
Die Gestaltung der Konjunktur

Sechzehntes Kapitel
Theoretische Orientierung

Literatur

Eine Literatur, die sich die theoretische Erörterung des Problems der Konjunktur zur besonderen Aufgabe gemacht hätte, gibt es meines Wissens nicht. Das Thema wird immer nur im Vorübergehen gestreift. Als erster hat seine zentrale Bedeutung wohl Ferdinand Lassalle (in seinem Bastiat-Schulze-Delitzsch) hervorgehoben. Von den Lehrbüchern behandelt es dasjenige Adolph Wagners (Grundlegung. 3. Aufl. §§ 166—169) am ausführlichsten. Im HSt. fehlt (!) das Stichwort Konjunktur. Am ehesten wird noch über Konjunktur gesprochen im Anschluß an die Lehre von den sog. „Krisen", während m. E. vor allem eine Lehre von der Konjunktur zu entwickeln wäre, innerhalb deren das „Krisen"problem als ein Teilproblem abzuhandeln sein würde. Diese Ansicht habe ich vertreten in meinem Aufsatz: „Zur Systematik der Wirtschaftskrisen" im 19. Bande des Archivs, der als Ergänzung zu der folgenden Skizze dienen muß. Leider harren wir auf die dort erhoffte Theorie der Konjunktur noch heute. Die Krisenliteratur findet man zusammengestellt in dem Artikel „Krisen" im HSt. (Verf. H. Herkner). Da ich eine theoretische Erörterung des „Krisen"problems einem späteren Bande vorbehalten habe (der den Hochkapitalismus zum Gegenstande hat und somit die Phase der „Kapitalkrisen" umfaßt, die in der frühkapitalistischen Epoche, wie wir sehen werden, noch nicht vorkommen), so begnüge ich mich hier mit diesem Hinweise.

Konjunktur wollen wir die jeweilige Gesamtgestaltung der Marktverhältnisse nennen, also das, wofür man etwa das deutsche Wort Marktlage einsetzen könnte, soweit diese bestimmend wird für das Schicksal der Einzelwirtschaft, das sich durch das Zusammenwirken innerer und äußerer Ursachen vollendet. In der Wirksamkeit der Konjunktur tritt die Macht der gesellschaftlichen Zusammenhänge, in die das einzelne Wirtschaftssubjekt hineingestellt ist, besonders greifbar zutage. Die Konjunktur bildet ein Glied jener „uralten orphischen Kette, von welcher

schon die alten Orphiker sangen, daß sie alles Existierende unzerreißbar aneinander binde und mit einander verknüpfe".

Ein Glied jener Kette bildet die Konjunktur, nicht die gesamte Kette, wie Lassalle in der zitierten Stelle (Bastiat-Schulze, 27) meint. Es heißt dem Sprachgebrauch Gewalt antun, wenn man alle aus dem staatlichen Zusammenleben, aus Recht und Sitte sich ergebenden Daseinsbedingungen der Einzelwirtschaft, die doch ebenfalls „gesellschaftliche Zusammenhänge" bilden, als Konjunktur bezeichnen will. Noch weniger empfiehlt es sich, was andere, z. B. Ad. Wagner, a. a. O., v. Philippovich (Grundriß 1^{9}, 134) tun, den Ausdruck Konjunktur zur Bezeichnung aller das Schicksal der Einzelwirtschaft bestimmenden äußeren Umstände, also auch der natürlichen Ereignisse, zu verwenden, da damit der Begriff aufhört, sozialwissenschaftliches Gepräge zu bewahren.

Weil wir mit dem Begriffe Konjunktur immer eine Beziehung der Marktverhältnisse zu dem Ergehen der Einzelwirtschaft bezeichnen wollen, so verbinden wir das Wort unwillkürlich mit einem Beiwort, in dem der fördernde oder hemmende, der lebengebende oder lebenzerstörende Einfluß der Marktlage zum Ausdruck kommt. Das heißt, wir sprechen meist nur von günstiger oder ungünstiger, aufsteigender oder niedergehender Konjunktur. Günstig ist dann also die Konjunktur, wenn der Absatz leicht und zu lohnenden Preisen erfolgen kann, aufsteigend, wenn die Marktlage sich bessert und immer günstiger gestaltet; ungünstig, niedergehend im bezugsweise umgekehrten Falle. In der Beziehung des Begriffes auf das Wohl und Wehe der Einzelwirtschaft liegt aber des ferneren auch die Eigentümlichkeit eingeschlossen, daß die mit dem Worte Konjunktur bezeichneten Marktverhältnisse immer auf einen bestimmten Wirkungskreis bezogen werden, daß es also Marktkreise gibt, in denen jeweils eine bestimmte Konjunktur vorherrscht. Diese Kreise werden gebildet durch die begriffliche Zusammenfassung aller Absatzbedingungen, denen eine bestimmte Gruppe von Einzelwirtschaften gleichmäßig unterliegt. So mannigfach diese Gruppen abgeteilt werden können, so mannigfach kann sich die Konjunktur gestalten, die wir dann wieder unter dem Gesichtswinkel ihrer besonderen Wirksamkeit als besondere oder partielle zu bezeichnen pflegen, bis die Kreise, für die sie bestimmend ist, so groß werden, daß wir die sie beherrschende Konjunktur eine (relativ) allgemeine nennen. Die Konjunktur kann günstig oder ungünstig sein für ein einzelnes Gewerbe an einem bestimmten Ort, für das Erwerbsleben an einem ganzen Ort, für das Gewerbe eines ganzen Landes

oder verschiedener Länder, für mehr oder weniger Gewerbezweige eines Landes, für eine bestimmte Wirtschaftsform (Handwerk—Kapitalismus) usw. Je enger das Schicksal der einzelnen Wirtschaften untereinander verknüpft ist, das heißt also: je intensiver die marktmäßigen Einwirkungen der einen Wirtschaften auf die andern sind, desto stärker ist die Tendenz, daß sich eine partielle Konjunktur verallgemeinert, da ja die günstige (ungünstige) Konjunktur an einer Stelle die von ihr betroffenen Wirtschaften gedeihen (verkümmern) und sie damit zu guten (schlechten) Käufern der Erzeugnisse anderer Wirtschaften werden läßt, deren eigene Konjunktur dadurch gebildet wird.

Ursachen einer bestimmten Gestaltung der Konjunktur gibt es so viele, als es Umstände gibt, die auf die Gestaltung der Marktverhältnisse einwirken können. Ihre Zahl ist unbeschränkt. Wir können sie einteilen in natürliche und soziale Umstände. Natürliche Umstände sind dann also alle Naturgeschehnisse, wie Ernteausfall, Wassersnot, Feuer, Hagel, Dürre, Kälte, Hitze usw., die den Absatz zu beeinflussen imstande sind. Wohlverstanden: sie bilden nicht selbst einen Bestandteil der „Konjunktur", die wir als sozialwissenschaftlichen Begriff fassen, also auf soziale Zusammenhänge beschränken wollten; sie bewirken vielmehr nur, daß eine bestimmte Konjunktur entsteht. Schlechter Ernteausfall, Überschwemmung, Hagel usw., die ein Land heimsuchen, bedeuten für die Landwirte eine Schädigung, die ihnen die Möglichkeit nimmt, Einkäufe zu machen, die sie sonst ausführten. Damit wird erst für die an die Landwirte verkaufenden Warenproduzenten eine ungünstige Konjunktur geschaffen. Diese also ist immer eine soziale „Kategorie", auch wenn ihre Verursachung ein Naturereignis ist. Dasselbe Naturgeschehen (daraus kann man sich den Unterschied zwischen Bewirktsein und Wesenheit des Phänomens der Konjunktur besonders gut verdeutlichen) kann eine „günstige" oder „ungünstige" Konjunktur herbeiführen, (woraus seine soziale Indifferenz ersichtlich ist): ein kalter Winter hat eine günstige Konjunktur im Gefolge für Kohlenbergbau, Kürschnerei, eine ungünstige für Schiffahrt, Baugewerbe; der schlechte Ernteausfall in einem Lande schafft eine ungünstige Konjunktur für die gewerblichen Produzenten dieses Landes, eine günstige für die Getreideausfuhrländer usw.

Soziale Umstände, die konjunkturbildend wirken, können beliebige Ereignisse gesellschaftlicher Natur sein, als Krieg,

Revolution, Zollpolitik, Währungsverhältnisse, Luxusverbote, Landestrauer, Modewechsel.

Gestaltet sich eine Konjunktur sehr ungünstig, so kann sie zu einer Massengefährdung selbständiger Wirtschaftssubjekte, schließlich vielleicht sogar zu deren Massenvernichtung führen. Üblicher wenn auch völlig unsinniger Weise bezeichnet man einen solchen Zustand als Wirtschaftskrisis.

Das Massenphänomen notleidender Wirtschaftssubjekte kann auch aus andern Ursachen sich herleiten als aus einer ungünstigen Konjunktur. Es kann natürliche Ursachen haben, wie eine Überschwemmung, eine Feuersbrunst, eine Ungezieferplage; oder soziale, wie einen Staatsbankrott, den Zusammenbruch eines Börsenspiels, einen Krieg oder dgl. Man kann also einen Oberbegriff „Wirtschaftskrisen" bilden und ihn einer Massengefährdung einzelner Wirtschaften gleichsetzen und dann die verschiedenen Formen und Gelegenheiten dieser Erscheinung mit besonderen Namen belegen, wie ich das in meinem eingangs genannten Aufsatz getan habe. Man kann aber auch, wie es hier geschieht, die Bezeichnung Krisis auf die Massengefährdung von Einzelwirtschaften als Folge einer stark ungünstigen Konjunktur einschränken und in diesem Falle von einer Krisis im engeren oder eigentlichen Sinne sprechen.

Wenn die Krisen Wirkungen ungünstiger Konjunkturen sind, so sind sie sämtlich Absatzkrisen, entstehen sie sämtlich, weil der Absatz stockt: aufhört oder unlohnend wird. Je nachdem nun aber diese Absatzstockung eintritt, ohne daß vorher eine plötzliche Ausdehnung der Produktion und dadurch hervorgerufene Vermehrung des Angebots stattgefunden haben, oder als ausgesprochene Folge solcher Expansion unterscheiden wir zwei grundverschiedene Arten von Krisen: einfache Absatzkrisen und Kapital- oder besser vielleicht, weil treffender, Expansionskrisen.

Einfache Absatzkrisen sind also diejenigen, die darum entstehen, weil aus irgendeinem Grunde die kauffähige Nachfrage eine Verminderung erfährt, ohne daß sich auf der Seite des Angebots etwas wesentliches verändert hätte. Es gibt soviel Gründe einfacher Absatzkrisen als es Gründe ungünstiger Konjunkturen gibt, also beliebig viele. Die einfachen Absatzkrisen gehören jeder Wirtschaftsverfassung an, bei der für den Markt produziert wird. Sie können ebensogut handwerksmäßig wie kapitalistisch organisierte Wirtschaften befallen. Die Bewegung, die das Wirtschaftsleben beim Eintritt einer einfachen Absatzkrise (als der Folge einer ungünstigen Konjunktur) durchmacht,

ist immer nur eine Bewegung nach unten: die gerade Linie bekommt eine Richtung nach abwärts.

Die andere Art von Krisen dagegen hat nur eine einzige Veranlassung: den Zusammenbruch einer Hausse. Sie kann also immer nur eintreten, nachdem vorher eine rasche Steigerung der Produktion stattgefunden hat. Sie stellt eine Kontraktion des wirtschaftlichen Körpers dar, die eine Folge vorheriger Expansion ist. Sie ist die Katzenjammerstimmung, die auf den Rausch folgt und kann, wie diese nicht ohne den Rausch, nicht ohne eine wirtschaftliche Hausse eintreten. Ich nenne sie Kapitalkrisis weil sie nur im Rahmen der kapitalistischen, genauer hochkapitalistischen, Wirtschaftsverfassung erscheinen kann. Wollen wir die Bewegung, die das Wirtschaftsleben beim Eintritt einer Kapitalkrisis durchmacht, zeichnerisch darstellen, so müssen wir eine Kurve zeichnen: die gerade Linie steigt vorher an, um dann plötzlich nach abwärts umzubiegen.

Siebzehntes Kapitel

Die Eigenart der Konjunkturbildung in der frühkapitalistischen Epoche

Literatur

Eine Spezialliteratur, die das in der Überschrift dieses Kapitels ausgedrückte Problem behandelte, gibt es meines Wissens nicht. Am nächsten berührt sich mit meiner Fragestellung diejenige Schmollers in seinem Grundriß §§ 237 ff.

In Betracht kommen nur die geschichtlichen Darstellungen der „Krisen". Aber ist die Geschichte schon ganz allgemein das Stiefkind in der Krisenliteratur, so versagt diese so gut wie völlig gegenüber den „Krisen" der frühkapitalistischen Epoche. Zwar besitzen wir eine unzählige Menge von Beschreibungen der „Spekulationszeit" in Frankreich und England vom Ende des 17. Jahrhunderts bis zum Jahre 1720, die alle im wesentlichen nur wiederholen, was für *Frankreich* bereits Forbonnais (2, 574—644) und Du Hautchamp, (Hist. du système des finances sous la minorité de Louis XV. 6 Vol. 1739); für *England* Anderson sub anno 1720 ausgeführt haben. Aber bei diesen Spekulationsvorgängen handelt es sich im wesentlichen um außerwirtschaftliche Geschehnisse, wie weiter unten zu zeigen sein wird. Mit der Konjunkturgestaltung haben sie nichts zu tun. Es sind nicht einmal „Krisen" in einem irgendwelchen Sinne, den man vernünftigerweise diesem Worte unterlegen kann.

Sonst sieht es aber mit der Krisengeschichte bös aus. Eine journalistische Kompilation ist das Buch von Max Wirth, Geschichte der Handelskrisen. 3. Aufl. 1882. Eine in Details erstickende Chronik dasjenige von Mentor Bouniatian, Geschichte der Handelskrisen in England. 1908. Völlig wertlos ist der geschichtliche Teil von Cl. Juglar, Des crises commerciales. 2. ed. 1889. Mich. von Tugan-Baranowskys gute Studien zur Theorie und Geschichte der Handelskrisen in England (1901) reichen nicht hinter das 19. Jahrhundert zurück.

Am ehesten erhält man noch Aufschluß bei den zeitgenössischen Schriftstellern. Unter der alten Quellenliteratur ragen hervor die vortrefflichen Arbeiten von Joh. Georg Büsch, Handelsgeschichte Hamburgs (1796) und Geschichtliche Beurteilung der am Ende des achtzehnten Jahrhunderts entstandenen Handelsverwirrung (1800); beide wieder abgedruckt in seinen Sämmtl. Schriften über die Handlung. Bd. 4. 1825. Im übrigen ist man angewiesen auf Spezialdarstellungen einzelner Gewerbe, von denen ich einige im Text nennen

werde, der keine „Geschichte der Krisen" im Zeitalter des Frühkapitalismus bringen, sondern nur die Besonderheiten hervorheben soll, die die Konjunkturbildung (und somit auch die Krisenbildung) in jener Epoche aufweist.

I. Das Fehlen der Expansionskonjunktur

Nichts vielleicht kennzeichnet die Eigenart der frühkapitalistischen Konjunkturbildung so deutlich, wie der Umstand, daß ihr gerade dasjenige Merkmal, das für die Gestaltung der Marktverhältnisse in der Gegenwart schlechthin entscheidend ist, man darf sagen: so gut wie völlig fehlt: die rasche Anspannung der produktiven Kräfte zu gesteigerter Leistung, die dadurch hervorgerufene plötzliche Ausweitung der Produktion, kurz dasjenige, was wir als wirtschaftlichen Aufschwung, als wirtschaftliche Haussebewegung, als Expansionstendenz zu bezeichnen gewohnt sind.

Daß eine plötzliche Ausweitung der Nachfrage nicht ganz und gar unmöglich war, lehrt die einfache Besinnung: sie mußte eintreten beispielsweise in Kriegszeiten, in Fällen der Landestrauer (für schwarze Kleidung), in Fällen von Hungersnot und ähnlichen. Aber diese Fälle konnten aus naheliegenden Gründen doch nie das bewirken, was wir heute unter einer Aufschwungsperiode verstehen.

Was wir an Ziffernmaterial für jene Frühzeit besitzen, zeigt das in völliger Übereinstimmung. Ob wir die Ein- und Ausfuhrziffern des Handels in den verschiedenen Ländern uns anschauen[1]; ob die Produktionsmengen etwa der englischen Zinnbergwerke[2] oder der Hochöfen der eisenproduzierenden Länder[3] oder der West-Ridinger Tuchmacherei[4], oder der Calwer Zeughandelskompagnie[5], oder des Idrianer Quecksilberbergwerks[6], oder der schlesischen Leinenindustrie[7], oder der Altenberger Galmeigruben[8], ob die Warenmengen, die zu der Bozener[9], den beiden Frankfurter, der Leipziger Messe geführt wurden: nirgends er

---

[1] Siehe den 1. Abschnitt des 6. Hauptabschnitts.

[2] George Randall Lewis, The Stannaries, 256 f.

[3] Zsammenstellung bei Bernh. Neumann, Die Metalle (1904), 51.

[4] Anderson, Origins 4, 146 f.

[5] W. Troeltsch, Calwer Zeughandlungskompagnie, 174. 178 f. 185 ff.

[6] J. Strieder, Organisationsformen, 23.

[7] A. Zimmermann, Blüte und Verfall des Leinengewerbes in Schlesien, 460 ff.

[8] A. Becker, Die Stolberger Messingindustrie, 14.

[9] Gerh. Bückling, Die Bozener Märkte, 67 ff.

scheint uns das dem Kenner der modernen Produktions- und Handelsstatistik so vertraute Bild eines raschen, ununterbrochenen Ansteigens der Ziffern durch eine Reihe von Jahren, eines Ansteigens, das in dem Zeitraum eines Lustrums oder eines Dezenniums eine Zunahme oft um das Doppelte und mehr im Gefolge hat. Die tatsächliche Bewegung der Produktions- und Handelsziffern während der frükapitalistischen Epoche ist vielmehr eine grundandere, wie weiter unten zu zeigen sein wird. Hier galt es zunächst die negative Fesstellung, daß von einer irgendwelchen Expansion im heutigen Sinn zu keiner Zeit die Rede ist, es mag sich um welches Jahrhundert immer bis einschließlich des 18. Jahrhunderts handeln. Und weil es keine eigentliche Hausse des Wirtschaftslebens in dem beregten Verstande gab, darum konnte es auch keinen Zusammenbruch dieser Hausse, keine Kontraktions- oder Kapitalkrisen geben.

Da ich hier nur darzutun habe, daß es in der Frühzeit des Kapitalismus keine Expansionskonjunktur gegeben hat, die vielmehr durchaus der Epoche des Hochkapitalismus angehört, so habe ich auch hier noch nicht die Verpflichtung, das Wesen dieser Expansionskonjunktur und der ihr folgenden Kontraktionskonjunktur und etwaiger „Krisen" eingehend zu schildern. Ich will nur dieses hier bemerken: daß bei der Eigenart des frühkapitalistischen Wirtschaftslebens es eine solche Bewegung wie sie die heutige Hausse größeren Stiles darstellt, gar nicht geben konnte.

Die Gründe liegen:

1. in der Natur der Nachfrage, die wir bereits kennen gelernt haben. Jede moderne Haussebewegung nimmt ihren Ausgangspunkt in der rasch wachsenden Nachfrage nach Produktionsmitteln, die sich in Lieferungskäufen auf Kredit betätigt. Während der frühkapitalistischen Epoche fehlen solche Bestellungen auf rein spekulativer Basis nun noch vollständig und mithin entfällt die erste und wichtigste Voraussetzung rascher Expansion, da von der Seite der wirklichen Gebrauchsgüternachfrage zumal in den damals noch herrschenden Handelsformen niemals eine ähnlich starke dynamische Wirkung ausgehen kann.

Die Gründe, weshalb rasche Expansion früher unmöglich war, liegen:

2. in der Natur der Produktionstechnik. Diese war, wie wir wissen, bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts eine in die Schranken der organischen Natur eingeschlossene, selbst dort,

wo anorganische Stoffe wie Eisen hergestellt wurden. Nun ist aber innerhalb dieser Schranken eine rasche Ausweitung deshalb unmöglich, weil die der lebendigen Natur, das heißt dem Pflanzen- und Tierreich abzugewinnenden Stoffe nicht in beliebiger Menge und in beliebig kurzer Zeit hervorgebracht werden können. Die Zeit der plötzlichen Expansion war erst gekommen, nachdem man anorganische Stoffe ohne Zuhilfenahme organisierter Materie auf rein chemisch-mechanischem Wege verarbeiten gelernt hatte. Noch heute wird etwa die Textilindustrie niemals in annähernd gleichem Zeitmaße ihre Produktion ausdehnen können, wie die Montan- und Maschinenindustrie, die Hauptsitze aller plötzlichen, sprunghaften Expansion.

Ein oberflächlicher Beobachter des frühkapitalistischen Wirtschaftslebens könnte mir nun vielleicht entgegenhalten, daß die bekannten „Spekulationszeiten", wie sie Holland im 17. Jahrhundert während der Jahre der „Tulpenmanie", England seit den 1690er Jahren bis zum Ende des Südseeschwindels, Frankreich während der Dauer der Lawschen Gründungen, einige deutsche Städte, wie Hamburg, in denselben Jahren durchleben, echte und rechte Haussezeiten mit darauffolgendem Krach und nachfolgender Krisis gewesen seien. Einem solchen Einwand würde ich mit dem Bemerken begegnen, daß jene Vorgänge nicht nur nichts mit irgend etwas zu tun haben, was einem modernen „Aufschwung" auch nur entfernt ähnlich sieht, daß sie vielmehr gerade eine willkommene Bestätigung der hier ausgesprochenen Ansicht bilden. Und zwar deshalb, weil sie zeigen, wie ein hitziges Spekulationsfieber, das heutigentags in der Tat eine mächtige Hausseperiode herbeiführen würde, ohne alle Wirkung auf den Gang des Wirtschaftslebens bleibt; wie ein Strom von Gründerwillen, weil er keine Gelegenheit findet, sich in der Welt des Alltags zu betätigen, genötigt ist, sich neben dem Gebiete der Güterproduktion ein Bett zu graben, um sich auszutoben.

Der Ausbruch des Spekulationsfiebers, das die meisten europäischen Länder zwischen der Mitte des 17. und während der ersten beiden Jahrzehnte des 18. Jahrhunderts heimsuchte, wurde bewirkt durch die wieder einmal ins Grenzenlose gewachsene Gewinnsucht und Geldgier weiter Kreise der Bevölkerung. Ich habe an anderer Stelle (‚Bourgeois', 405 ff.) den zahlenmäßigen Nachweis zu führen versucht, daß dieses erneute Erwachen eines krankhaft gesteigerten Erwerbstriebs zeitlich zusammenfällt mit einer außerordentlich starken Vermehrung der Edelmetallvorräte zunächst in Holland, dann in Frank-

reich und England und einer damit auf das engste verknüpften raschen Vermögensbildung. Wir wissen aus dem 5. Abschnitt des 2. Buches, daß der entscheidende Schritt in der Entwicklung des bürgerlichen Reichtums in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts getan wird. Einige zufällige Ereignisse hatten dazu beigetragen, den Erwerbsparoxismus noch weiter zu steigern: so die Hebung des spanischen Silberschiffes durch Will. Philipps, bei der die Geldgeber 10000% „verdient" hatten; so die ungemein hohen Gewinne, die einige der großen Handelsgesellschaften ihren Mitgliedern gemacht hatten: die englisch-ostindische Kompagnie hatte von 1683 bis 1692 400% , die Hudson Bay Co. 275% Dividende verteilt usw. Viel Material bringt zu diesen Fragen neuerdings bei Scott, Joint stock Cos. 1, 318. 326 f. 329 ff.; 2, 34. 178. 231. 237. 486.

Man wollte reich werden um jeden Preis der Welt. Und die alten vorkapitalistischen Methoden, zu Reichtum zu gelangen, wurden denn auch wieder eifrig geübt: das Goldmachen, die Schatzgräberei. Diese betrieb man jetzt (in England) in großem Stile, indem man gesunkene Silberschiffe zu heben trachtete. Nachdem Will. Philipps eine solche Hebung mit so glänzendem Erfolge ausgeführt hatte, schossen die Projekte für Hebeexpeditionen wie Pilze aus der Erde. Scott, l. c. 1, 326 ff.

Da schien sich nun ein neuer Weg zu öffnen, der rasch in die seligen Gefilde des Reichtums hinüberführte: das öffentliche Glücksspiel, das sich in verschiedenen Gestalten dem gelddürstigen Haufen darbot. Als Lotterie, die uns hier aber nichts weiter angeht, und als börsenmäßig organisiertes Differenzspiel. Daß dieses sich zur Anknüpfung eines beliebigen Gegenstandes bedienen kann, zeigt die Tulpenmanie, die in Holland in den 1670er Jahren wütete. Es hätten ebenso gut alte Hüte oder Stiefelsohlen sein können, in denen man spielte. Und es wurden nun in den Zeiten des Law- und Südseeschwindels Aktien, die sich deshalb besonders gut als Gegenstand des Spieles eigneten, weil sie einen eingebildeten, in der Vorstellung leicht aufzubauschenden Wert darstellten, deren Besitz neben der Aussicht auf den Spekulationsgewinn bei der Wiederveräußerung auch die Hoffnung auf etwaige Gewinne aus dem finanzierten Unternehmen erstrebenswert erscheinen ließ.

Aber die Hauptsache: man spielte und hoffte durch Spiel reich zu werden. Wie es treffend ein Zeitgenosse ausdrückte, wenn er sagt: „Die Südsee-Aktien sind der Goldtisch einer Spielhölle (d. h. der Tisch, auf dem nur mit Goldstücken gespielt wird); die bessere Sorte von Bubbles sind die Silbertische; und die niedrigere Sorte unter diesen die Hellertische für Lakaien." Arch. Hutcheson, A collection of treatises relating to the S. S. Scheme (1721), 87: zit. bei Bouniatan, a. a. O. S. 120.

Und die ökonomischen Wirkungen? Die Wirkungen auf die Konjunktur? Schauen wir uns die Vorgänge in Frankreich und England etwa um das Jahr 1720 an, so bemerken wir deutlich, daß der ganze Law- und Südseeschwindel sich durchaus außerhalb des Wirtschaftslebens jener Zeit abgespielt hatte. Natürlich bestand eine Wechsel-

wirkung zwischen Wirtschaftsleben und Stock-jobbing: auf der einen Seite bewirkte das Zusammenströmen der zahlreichen Spieler in den Hauptstädten eine solche Steigerung der Nachfrage nach bestimmten Konsumtionsgütern, daß deren Preise rasch stiegen, also ihre Produzenten gute Geschäfte machten. „Nothing scarcely to be seen but new and splendid equipages, new houses, and finery in apparel. Lodgings scarcely to be had for money and the highest prices given for provisions in that city" — nämlich Paris im Jahre 1719. Anderson, Orig. of commerce 3, 86. Während das Verschwinden dieser zahlungsfähigen Kundschaft viele Geschäfte brach legte: die Spielepisode übte auf die Nahrung der Städte *Paris* und *London* etwa die Wirkung wie ein mittelalterliches Konzil aus. Auf der andern Seite zog das Spiel von den Berufsgeschäften, also auch von der berufsmäßigen wirtschaftlichen Tätigkeit, ab. Und gerade diese Tatsache beweist, daß die Vorgänge in der Rue Quincampoix und in Exchange Alley sich außerhalb des Wirtschaftslebens abspielten. Die Vernachlässigung der gewöhnlichen wirtschaftlichen Tätigkeit wird von allen Beobachtern als die bedeutsamste Wirkung des „chimerical trade", des „frenzy of the time" bezeichnet.

Vom Südseeschwindel und seinen Wirkungen in *England* sagt Anderson: „It countenanced the pernicious pratice of stock-jobbing, thereby diverting the people from trade and industry", l. c. 3, 93. „The real and substantial traffic of many of the dealers therein (sc. in the chimerical trade) was for many months in a great measure suspended or at least much neglected" . . . „the traffic in these (bubbles) did greatly promote luxury, idleness and extravagance in the middling and lower classes of the people, diverting them from their wonted industry and frugality", l. c. pag. 99.

Dasselbe Bild beobachten wir in andern Ländern; z. B. *Deutschland:* „Man redete auf der Börse und in Compagnien (Gesellschaften) von nichts anders als diesem Actien-Handel und umb die Handlung bekümmerte man sich gar nicht, so war die Begierde der Menschen umb ihrer Meinung nach viel zu gewinnen, das nichtes reelles zum fundament hatte." Nach zeitgenössischen Quellen C. Amsinck, Die ersten Hambg. Assec.-Comp. und der Akt.-Hdl. im Jahre 1720. Ztschr. d. V. f. Hambg. Gesch. 9 (1894), 471.

Die Spielwut führte also alles andere als einen „wirtschaftlichen Aufschwung" herbei, trotz der zahlreichen Gründungsprojekte, die namentlich in *England* auftauchen. Diese „bubbles", deren Anderson über 200 aufzählt, blieben fast alle im Sande der Projektenmacherei stecken und gaben zu nichts anderem Veranlassung als zum Stockjobbing. Als Anderson seinen Bericht niederschrieb, bestanden von jenen bubbles noch vier: zwei Versicherungsgesellschaften, die York Buildings Company und die English Copper Company, und zwar war die überwiegende Mehrzahl aller dieser Projekte schon bei Erlaß der Scire facias Akte im Jahre 1720 verschwunden. Das Ergebnis der wahnsinnigen Episode faßt Anderson in die Worte zusammen: sie brachte „the ruin of many honourable and till then wealthy families, to the advancement of many low and obscure persons and the great temporary detriment of our commerce".

Auch die Preissteigerungen und zum Teil auch gesteigerten Warenzufuhren an einem Orte, die durch Handelsspekulationen herbeigeführt wurden und die dann oft zu Zusammenbrüchen, „Krisen", führten, dürfen nicht mit den Haussebewegungen der hochkapitalistischen Epoche in Vergleich gestellt werden. Denn deren Hauptmerkmal, wissen wir, ist immer die Ausweitung des Wirtschaftskörpers, insbesondere die rasche Ausdehnung der Gütererzeugung. Und eben dieses Merkmal fehlt den frühkapitalistischen Handelsspekulationen, wie übrigens allen reinen Handelsspekulationen, die nicht anregend auf die Produktion wirken. Allerdings kann an einem Orte der Betrag der Warenumsätze sich steigern und an diesem einen Orte dann eine Expansion bewirken; aber nur darum, weil die Waren von andern Orten abgezogen werden. Diese Zusammenhänge kann man besonders deutlich wahrnehmen bei der berühmten *Hamburger* Handelshausse und darauffolgenden Krisis in den 1790er Jahren, deren Verlauf uns Büsch in mustergültiger Weise geschildert hat. Damals gelang es den Hamburger Kaufleuten einen großen Teil des englischen und holländischen Überseehandels nach Hamburg zu ziehen, hier große Warenmengen aufzuspeichern und eine Preishausse herbeizuführen, die nachher zusammenbrach, als der erhoffte Absatz namentlich nach Holland vereitelt wurde. Solcherart örtliche Handelsspekulationen, zu denen auch die ganze „Fukkerei" des 16. Jahrhunderts zu zählen ist, haben aber, wie man bei einigem Nachdenken festzustellen vermag, mit modernen Expansions- und Kontraktionsvorgängen nichts gemein.

II. Die Absatzstockungen.

Fehlen in der frühkapitalistischen Epoche die plötzlichen Aufschwungskonjunkturen und die ihnen folgenden Niedergangserscheinungen, die sich zu „Krisen" verdichten können, so begegnen wir um so häufiger ungünstigen Konjunkturen, die, ohne daß eine Hausse voraufgegangen wäre, im Gefolge von Absatzstockungen auftreten und in verschärftem Zustande diejenigen Krisen herbeiführen, die ich einfache Absatzkrisen genannt habe. Daß Absatzstockungen sehr mannigfache Ursachen haben können, haben wir bereits im theoretischen Teil festgestellt und finden wir in der Geschichte der Absatzstockungen und Absatzkrisen im Zeitalter des Frühkapitalismus vollauf bestätigt. Es kann natürlich nicht meine Absicht sein und wäre auch für das Ver-

ständnis der wirtschaftlichen Zusammenhänge völlig belanglos, einen mehr oder weniger vollständigen Überblick auch nur über die bedeutsameren Ereignisse dieser Art zu geben. Vielmehr begnüge ich mich damit, die Konjunktur eines einzigen Gewerbes: der Lyoneser Seidenindustrie durch die Jahrhunderte zu verfolgen und die Ursachen der wichtigsten Absatzstockungen, denen sie ausgesetzt gewesen ist, systematisch zu verzeichnen, ohne daß ich immer anzugeben vermöchte, wann sie zu „Absatzkrisen" ausgeartet sind.

Wir besitzen eine Reihe ausgezeichneter Spezialuntersuchungen über die Geschichte der *Lyoneser* Seidenindustrie, die uns befähigen, ihren Entwicklungsgang wie kaum den einer andern großen Industrie Schritt vor Schritt genau zu verfolgen; die wichtigsten Werke nenne ich in der Literaturübersicht zum 5. Hauptabschnitt. Deshalb und weil es sich um ein besonders anfälliges (Luxus-!) Gewerbe handelt, wähle ich als Beispiel gerade diese Industrie.

Die Ursachen, die zu empfindlichen Absatzstockungen in der Lyoneser Seidenindustrie geführt haben, sind folgende:

1. *Luxusgesetze:* 1627 rotten sich Tausende von Seidenarbeitern zusammen, klagend: der Absatz der Seidenwaren sei unterbrochen: „provenant du bruit qui court que le Roy en veult interdire l'usage";

2. *Mode:* schwere Schädigung, als in den 1780er Jahren die Königin Marie Antoinette zur affektierten Einfachheit in der Kleidung übergeht; 1783 schreibt ein Zeitgenosse: „le goût de l'uni a prevalu depuis plusieurs années; les artistes sont désolés: les ouvriers sont ruinés";

3. *Landestrauer:* 1665 Krise wegen der Trauer um Philipp IV. von Spanien; 1715 wegen Ludwig XIV; 1733 äußert sich die Handelskammer von Lyon: „La crainte où l'on avoit été de la cessation de nos fabriques d'étoffes de soye par rapport au deuil que pouvait occasionner la mort de Madame de France troisième et du Roy de Pologne vient d'être dissipée par la décision de Mgr. le Cardinal ministre et les intentions du Roy sur le peu de durée de ce deuil."

Beim Tode des Dauphin schickten die Maîtres Marchands folgende Bitte an den König:

„Au Roi

Six mois de deuil pour le Dauphin!
Dix ans si l'habit noir peut lui rendre la vie.
Mais aux pieds d'Atropos, comme on gémit en vain,
Parce qu'il est mort de maladie,
Faut-il que nous mourions de faim?
Sire, du travail ou du pain!"

4. *Auftauchen neuer Artikel:* im 17. und 18. Jahrhundert der Indiennes;

5. *Entwicklung fremder Industrien:* z. B. der Turiner Manufaktur (1715);

6. *die Seidennot:* la disette des soies; 1750/53, c'est la recolte des soies ayant manqué en Piémont, 1787 il n'y a plus de manufacture qui aille (d'Argenson);
7. *die Kriege:* z. B. 1733. 1756. 1771;
8. *die Armut im Lande:* 1690 ff.; *Teuerung:* 1787;
9. *Geldknappheit:* 1725;
10. *die Handelspolitik:* 1665 Verbot des Handels nach England wegen der Pest; 1787 Verbot der französischen Schnittwaren durch Spanien.

Die Jahre, in denen die Lyoneser Seidenindustrie aus einem der verzeichneten Gründe starke Absatzstockung mit schweren Notständen hinterher während des 17. und 18. Jahrhunderts erlebte, sind folgende: 1609. 1619. 1627. 1649. 1665. 1690 ff. 1701. 1715. 1725. 1733. 1750. 1756. 1766. 1771. 1784. 1787.

So stattlich die Liste der Krisengründe ist, die ich eben aufgezählt habe, so sind es doch keineswegs alle, die überhaupt in Frage kamen, wie eine Prüfung anderer Industrien bald ergeben würde. Aber ich verzichte darauf, die Liste zu verlängern, da es im wesentlichen dieselben Gründe sind, die früher Absatzstockungen hervorriefen und die auch heute noch am Werke sind. Wie ich denn schon festgestellt habe, daß die einfache Absatzkrisis an keine bestimmte Wirtschaftsverfassung gebunden ist, vielmehr überall dort auftritt, wo die Produktion für den Markt erfolgt.

Aber so wahr es ist, daß jede Verkehrswirtschaft von Absatzstockungen und Absatzkrisen heimgesucht werden kann, so wenig unterliegt es einem Zweifel, daß die frühkapitalistische Epoche besonders reich an derartigen Störungen des Wirtschaftsbetriebes gewesen ist. Wie die Expansionskonjunktur und die darauffolgende Kontraktionskrisis ein besonderes Merkmal der hochkapitalistischen Epoche ist, so kann man konjunkturell die frühkapitalistische Epoche als das Zeitalter der einfachen Absatzkrisen bezeichnen, die in ihm weit häufiger auftreten, sowohl als während des Mittelalters in vorkapitalistischer Zeit als auch häufiger als in der Gegenwart.

Diese Behauptung empirisch-statistisch als richtig zu erweisen, liegt natürlich ganz und gar außerhalb des Bereiches jeder Möglichkeit. Aus dem einfachen Grunde, weil es für keine Zeit, nicht einmal für die Gegenwart, eine Statistik der Absatzstockungen und Absatzkrisen gibt oder auch nur geben kann. Aber was auf statistischem Wege nicht zu erreichen ist, dazu verhilft uns die einfache Überlegenheit, zu der wir angesichts der unübersehbaren Fülle nachweisbarer Störungen des frühkapitalistischen Wirtschaftslebens durch eine Nachprüfung ihrer

mannigfachen Ursachen ohne weiteres geführt werden. Wir vermögen nämlich mühelos zu erkennen, daß eine Menge von Umständen zusammentrafen, um in jener Zeit Absatzstockungen hervorzurufen, die entweder nur der frühkapitalistischen Epoche eigen waren oder doch wenigstens in ihr mit einer Stärke wirkten wie niemals vorher oder nachher.

Die Gründe aber, die es bewirkten, daß gerade im Zeitalter des Frühkapitalismus die einfache Absatzkrisis besonders häufig sich einstellen mußte, sind folgende:

1. das Wirtschaftsleben war anfälliger geworden als es im Mittelalter gewesen war, weil die verkehrswirtschaftlichen Verknüpfungen zahlreicher und mannigfaltiger wurden, die Möglichkeiten einer Störung also um so häufiger sich ergeben mußten.

Steigerten diese zunehmende Intensität und Extensität der verkehrswirtschaftlichen Beziehungen die Krisengefahr gegenüber dem vorkapitalistischen Zustand, so trafen viele Umstände zusammen, um (unter sonst gleichen Bedingungen) mehr Absatzstockungen herbeizuführen als in der Gegenwart. Während der frühkapitalistischen Epoche waren:

2. die Kriege und die aus der Verfolgung merkantiler Interessen erwachsenden handelspolitischen Konflikte zwischen den einzelnen Nationen bei weitem häufiger und oft genug auch folgenschwerer als heute.

Diese Behauptung bedarf keines Beweises. Jedes Geschichtsbuch gibt darüber Aufklärung. Es ist bekannt, daß seit dem Mittelalter wohl jedes europäische Land (mit Ausnahme Englands, dessen Vorsprung in ökonomischer Beziehung nicht zuletzt seiner so sehr viel kriegsfreieren Entwicklung zuzuschreiben ist), seinen dreißigjährigen Krieg erlebt[1]. Es ist aber ebenso bekannt, daß die „Zollkriege" oft genug schwerere Wunden geschlagen haben als die wirklichen Kriege; daß ganze Volkswirtschaften (Holland!) durch die Brutalität des handelspolitischen Vorgehens anderer Länder (Frankreich! England!) in ihrer Gesamtentwicklung aufgehalten worden sind. Die Gestalt, in die sich die Zerstörung kleidete, war aber die allgemeine Absatzstockung.

Die dritte Ursachenreihe, aus der im Zeitalter des Früh-

[1] Siehe z. B. für *Frankreich* die Schilderung seiner jämmerlichen Wirtschaftslage am Ende des 17., Anfang des 18. Jahrhunderts bei Martin, Louis XIV, 306 ff., und vgl. im allgemeinen meinen ‚Krieg', namentlich Kap. 1.

kapitalismus die häufigen Absatzstockungen erwachsen mußten, erblicke ich

3. in den Mängeln, die die staatliche und volkswirtschaftliche Organisation, verglichen mit der Gegenwart, noch aufwies. Diese Mängel waren:

a) Mängel der Finanzverwaltung.

Diese äußerten sich, wie bekannt, in häufigen Staatsbankrotten oder diesen verwandten Maßregeln, die für den Verlauf des wirtschaftlichen Prozesses begreiflicherweise jedesmal eine empfindliche Störung bedeuteten. Für das 16. Jahrhundert hat uns Rich. Ehrenberg im zweiten Bande seines Fuggerbuches, der den Titel trägt: „Die (Weltbörsen und) Finanzkrisen des 16. Jahrhunderts", sowohl die Vorgänge in den wichtigsten Staatsverwaltungen als die unheilvollen Wirkungen des ungeordneten Finanzgebahrens der Fürsten ausführlich geschildert. Aber auch das 17. Jahrhundert war noch erfüllt mit „Finanzkrisen" gleicher Art, das heißt mit Staatsbankrotten und dadurch hervorgerufenen Absatzstörungen. Es genügt, an die Finanzwirtschaft der Stuarts oder Ludwigs XIV. sich zu erinnern, um das einzusehen. Was heute nur noch in halbzivilisierten Staaten vorkommt, gehörte bis ins 18. Jahrhundert hinein zu den Gepflogenheiten aller, auch der größten, Staatsverwaltungen.

b) Mängel des Geldwesens.

Diese haben wir im 26. Kapitel des 1. Bandes kennen gelernt. Wir brauchen uns nur zu vergegenwärtigen, daß jede größere Störung im Geldumlauf, jede Verschlechterung der Valuta, jede Einziehung der Münzen zum Zwecke der Umschmelzung zu Absatzstockungen führen mußte, die sich in ernsteren Fällen zu allgemeinen wirtschaftlichen Notständen auswuchsen. Man hat solche durch Geldwirren hervorgerufene Absatzschwierigkeiten und Existenzgefährdungen „Geldkrisen" genannt: wie beispielsweise die Übelstände, die 1621/23 in *Deutschland*, 1622 und in den 1690er Jahren in *England* sich im Gefolge der Münzwirren einstellten. Dagegen ist nichts einzuwenden, wenn man mit der Bezeichnung den richtigen Sinn verbindet, nämlich unter einer „Geldkrisis" eine einfache Absatzkrisis versteht, die (zufällig) als Veranlassung Störungen im Geldwesen hat, und die darum „Geldkrisis" mit demselben Rechte heißt, wie man in andern Fällen von einer Modekrisis, einer Zollpolitikkrisis, einer Kriegskrisis usw. sprechen würde.

c) Mängel der Kreditorganisation.

Ich denke hier vor allem an die zahlreichen unsoliden, ja betrügerischen Machenschaften, die bei der Kreditgewährung selbst zwischen ersten kaufmännischen Firmen gang und gäbe waren; Machenschaften, wie sie sich heute nur ganz kleine und nicht einwandfreie Geschäfte zuschulden kommen lassen, wie namentlich die Wechselreiterei und die Ausstellung von Kellerwechseln. Dadurch wurde der Kreditbau auf schwanke Grundlagen gestellt und stürzte häufig ein, den Ruin

zahlreicher Geschäfte nach sich ziehend, wodurch dann natürlich eine Absatzstockung eintrat. Wenn wir die Geschichte beispielsweise der *Hamburger* Handelswirren im 18. Jahrhundert bei Büsch lesen, so springt uns diese Tatsache vor allem in die Augen: daß letzten Endes das Unglück durch unsolide Kreditgewährung herbeigeführt wurde. Vgl. noch A. Obst, Aus der Zeit einer hamburgischen Handelskrisis, in den Mitt. des Ver. f. Hamb. Gesch. 7, 65 ff. Aber wir erfahren auch, daß solche Praktiken, wie sie allgemein unter den Hamburger Kaufleuten beliebt wurden, ebenso in *Holland* wie in *England* zu Hause waren. In den drei letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts veranlaßt die Wechselreiterei der britischen Bankiers auf London und auf Amsterdam viele und große Bankrotte. Büsch, a. a. O. 4. 97.

d) Mängel der Handels- und Verkehrsorganisation.

Zwei Umstände mußten immer wieder den Anlaß zu Absatzstockungen und Absatzkrisen geben: die Form des damaligen Handels: die Konsignation und die ungenügende Entwicklung der Nachrichtenpublikation. Über diese beiden Punkte spreche ich ausführlich in den folgenden beiden Hauptabschnitten und begnüge mich daher hier mit der Bemerkung, daß beide Umstände eines verhinderten, was allein vor einer Absatzstockung schützen kann: eine genaue Anpassung der Warenzufuhr zu einem Markte an den jeweiligen Begehr. Fälle, wie sie uns beispielsweise Büsch noch gegen das Ende des 18. Jahrhunderts erzählt (Schriften 4, 374), sind heute undenkbar: „Mir ist bekannt, daß im August 8 Schiffe von der Elbe nach England gingen, von welchen 4 ganz, die übrigen zum größten Teil mit levantischer Baumwolle geladen waren. Das war also auch wieder Allemanns-Spekulation, die nicht anders als schlecht ausschlagen konnte, wie sie denn den Preis dort um 40 % herunterbrachte." Unmöglich, sage ich, wäre es heutzutage, daß von Hamburg Schiffe mit einer Ladung nach London in See gehen, von der niemand weiß, ob sie auf dem Londoner Markte nachgefragt ist oder nicht.

4. mehr fühlbar wie heute machten sich die Wanderungen, die, wie wir wissen[1], eine ständige Erscheinung während der frühkapitalistischen Epoche bildeten. So wie sie in dem Lande ihres Ziels eine Förderung des wirtschaftlichen Prozesses, namentlich aber der kapitalistischen Entwicklung bedeuteten, so lösten sie sehr häufig Absatzkrisen schlimmer Art in den verlassenen Ländern aus. Der Zusammenbruch, den die *französische* Volkswirtschaft nach dem Zeugnis aller sachkundigen Beurteiler gegen das Ende des 17. Jahrhunderts erlebte, ist nicht zuletzt auf die Massenauswanderung der Hugenotten, die natürlich eine Menge Barvermögen mitnahmen, zurückzuführen.

5. das Wirtschaftsleben befand sich in der frühkapitalistischen Epoche, in der die Zahlungsmittel (vom Wechsel abgesehen) aus

[1] Siehe Band I Seite 887 ff.

Metallgeld bestanden[1], in einer viel größeren Abhängigkeit von der Menge der erzeugten Edelmetalle als heute. Wir wissen aus den Kaufmannsbriefen, namentlich des 16. und 17. aber auch noch des 18. Jahrhunderts, daß die Konjunktur eines Jahres bestimmt wurde durch den Betrag Silber und Gold, der aus Amerika herüberkam; daß die Erträgnisse der Messen in Portobelo und Vera Cruz von den Mengen Edelmetall abhingen, die die Silber- oder Goldproduzenten zu Tal brachten. Darum bedeutete aber auch jeder starke Ausfall in der Edelmetallzufuhr die Gefahr einer Absatzkrisis, die unweigerlich sich einstellte, wenn etwa die spanische Silberflotte zugrunde ging.

Von der überragenden Bedeutung der Edelmetallproduktion für den Handelsverkehr in frühkapitalistischer Zeit macht man sich heute, wo ihre anregende Kraft nicht mehr so unmittelbar fühlbar ist, kaum eine richtige Vorstellung. Noch im 18. Jahrhundert schaute alle Handelsschaft auf die Silberschiffe, die aus dem spanischen Amerika kamen. So heißt es in einem Bericht des Breslauer Kaufmanns Sinapius aus dem Jahre 1774: „Man meldete uns schon im Januar, daß ein Teil der spanischen Flotte aus der Havanna angekommen wäre; daß der Rest derselben erwartet würde, und daß sie zusammen 38 Mill. Piasters an Bord hätten. Dieser Umstand wirkte mächtig auf unsere Leinwandmanufakturen im Gebirge ..." Aus dem Staats-Arch. zu Breslau mitgeteilt bei K. Moriz-Eichborn, Das Soll und Haben von Eichborn & Co. in 175 Jahren (1903), 44.

III. Die Gesamtbewegung des Wirtschaftslebens

Zunächst, wenn man die Bewegung des Wirtschaftslebens während der frühkapitalistischen Epoche verfolgt, empfängt man den Eindruck völliger Unregelmäßigkeit, eines völligen Mangels an Rhythmus. Die günstigen und ungünstigen Konjunkturen wechseln planlos und regellos von Ort zu Ort, von Gewerbe zu Gewerbe, von Jahr zu Jahr. Dieses räumliche und zeitliche Durcheinander der verschiedenen Teilkonjunkturen erscheint geradezu als das Hauptkennzeichen der Marktverhältnisse in jenen Jahrhunderten. Das Schwanken der Produktionsziffern, das Schwanken der Aus- und Einfuhrziffern, das Schwanken der Preise von Jahr zu Jahr setzt jeden zunächst in Erstaunen, der sein Studium den Wandlungen des frühkapitalistischen Wirtschaftslebens zuwendet. Und wer beim Studium der Einzelfälle verharrt, wird schwerlich einen anderen Eindruck bekommen können als den der völligen Unregelmäßigkeit.

[1] Siehe das 33. Kapitel in diesem Bande.

Erst wenn man versucht, Distanz von den Tatsachen zu gewinnen, wenn man sich genügend hoch über sie erhebt, also gleichsam aus der Vogelschau die Vorgänge betrachtet, kommt so etwas wie Regelmäßigkeit in die Erscheinungen. Das trifft schon dann zu, wenn man nach dem Gesamtschicksal der einzelnen Völker Umschau hält. Da merkt man doch bald, so schwer es ist, die Konjunktur in einem Lande während einer besonderen Zeit zu bestimmen: die besten Kenner liegen darüber im Streite, ob England z. B. im 17. Jahrhundert eine vorwiegend günstige oder ungünstige Konjunktur gehabt habe, da merkt man doch bald, sage ich, ob es im Laufe einer längeren Zeitspanne, etwa eines Jahrhunderts mit einem Volke auf der Bahn der wirtschaftlichen Entwicklung, genauer in unserem Falle: auf dem Wege des Kapitalismus vorwärts oder rückwärts geht. Und die Linien, die die Kurve des wirtschaftlichen Fortschritts darstellen, sind ja dann auch oft für die einzelnen Länder mit richtigem Verständnis gezogen worden, sodaß man heute mit einiger Sicherheit etwa folgende Richtungslinien angeben kann: seit dem Ausgang des Mittelalters steigen Süddeutschland und Italien, Spanien und Frankreich, aber auch schon (wenn auch in langsamerem Tempo) England auf der Bahn des Kapitalismus empor. Italien, Deutschland, Spanien erleben dann Mitte des 16. Jahrhunderts einen Stillstand oder Rückgang, während England, Frankreich und seit dem Ende des Jahrhunderts Holland sich rasch emporentwickeln; Frankreich und Holland erreichen die Akme in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts und gehen von da an abwärts, Holland, um nicht wieder sich zu erholen, während Frankreich seit 1715 einen neuen, beträchtlichen Aufschwung erlebt. Gleichzeitig schreitet England — ohne Unterbrechung! — auf der Bahn des kapitalistischen Fortschritts voran, in die seit dem Ende des 17. Jahrhunderts Teile von Deutschland ebenfalls einmünden.

Diesen nationalen Sonderbewegungen ist nun hier nicht nachzugehen. Aufgabe der Geschichten der Volkswirtschaften ist es, die Gründe der verschiedenartigen Entwicklung aufzudecken. Daß diese Gründe besondere und allgemeine sind, lehrt ein flüchtiger Blick in die Geschichte. Die Stellung, die die verschiedenen Länder zu dem Strom der Edelmetalle einerseits, zu den Kriegen anderseits eingenommen haben, wird äußerlich ebenso sehr ihr Schicksal bestimmt haben, wie innerlich die eigentümliche Entwicklung, die die Wirtschaftsgesinnung in den verschiedenen

Völkern durchmacht[1]. Aber ich wiederhole: es liegt außerhalb der Aufgabe, die sich dieses Werk gestellt hat, die nationalen Besonderheiten der volkswirtschaftlichen Entwicklung zu verfolgen.

Was uns vielmehr ausschließlich an dieser Stelle interessiert, ist die Frage: ob sich denn nicht, über die Lebenslinien der einzelnen Völker hinaus, irgendwelche Regelmäßigkeit in der Gestaltung der Konjunktur für den europäischen Völkerkreis während der frühkapitalistischen Epoche im ganzen nachweisen läßt.

Diese Frage möchte ich in einem gewissen Sinne bejahen: in der Tat läßt sich auch für die kapitalistische Gesamtentwicklung jener Jahrhunderte eine Linie ziehen, die von einer sehr hohen Warte aus gesehen, eine bestimmte Richtung aufweist, nämlich entschlossen aufwärts. Das war es ja, was wir schon unter den „historischen Grundlagen des modernen Kapitalismus" feststellen konnten: die durch alle Jahrhunderte aufsteigende Linie der Preislage. In diesen steigenden Preisen findet die im Ganzen aufsteigende gesamteuropäische Konjunktur ihren äußern Ausdruck, wenn die Linie der kapitalistischen Entwicklung auch nicht parallel der Preislinie verläuft: vielmehr steiler ansteigt vom Beginn des 18. Jahrhunderts ab.

Diese nach oben führende Bewegung erlebt nun aber unausgesetzt Rückschläge: die aufsteigende Linie bekommt immerfort wieder einen Knick und biegt nach unten ab, um von einem tieferen Punkte sich wieder allmählich zu heben, bis sie abermals eine Abwärtsbewegung ausführt, jedoch immer so, daß die Linie im großen Ganzen ansteigt.

Jene Knicke und Senkungen erfährt die Linie durch die Absatzstockungen, an denen, wie wir sahen, unsere Periode so reich ist. Dabei springt die Linie zuweilen sogar von einem ganzen Lande auf ein anderes Land über. Aber immer wieder lenken die Bewegungen nach oben und zwar in einem stetigen Nachdrängen die natürlichen Kräfte des wirtschaftlichen Fortschritts: das organische Wachstum des Reichtums, des Gebrauchsgüterbedarfs, der Zunahme der Edelmetallproduktion usw. Niemals werden die produktiven Kräfte plötzlich und rasch ausgeweitet, niemals expandiert sich der volkswirtschaftliche Körper unter dem künstlichen Anreiz der Haussespekulation.

Bildlich kann man den Unterschied der beiden Zeitalter sehr

[1] Diesen Zusammenhängen bin ich in meinem ‚Bourgeois' nachgegangen: siehe daselbst das 11. Kapitel.

anschaulich wie folgt ausdrücken: Friedrich Engels vergleicht bekanntermaßen den Verlauf der Hausse- und Baisseperioden seiner (also der hochkapitalistischen) Zeit mit einem Ritt[1]: „Nach und nach beschleunigt sich die Gangart, fällt in Trab, der industrielle Trab geht über in Galopp und dieser steigert sich wieder bis zur zügellosen Karriere, einer vollständigen industriellen, kommerziellen, kreditlichen und spekulativen Steeplechase, um endlich nach den halsbrechendsten Sprüngen wieder anzulangen im Graben des Krachs. Und so immer von neuem". Die Bewegung der frühkapitalistischen Wirtschaft dagegen gleicht dem Gange eines kräftigen Wanderers, der einen Berg besteigt bei schwerem Sturm und Wetter. Sturm und Wetter werfen ihn immer wieder ein Stück zurück, aber er überwindet diese entgegenstrebenden Mächte und kommt langsam an seinem Ziele an.

Man wird aber bei der Betrachtung des frühkapitalistischen Wirtschaftslebens auch an die Tätigkeit einer Spinne erinnert, deren Faden immer wieder durch widrige Umstände zerrissen wird, die aber immer wieder von vorn ihr Werk anfängt und schließlich doch vollendet, so wie es uns in anschaulichster Weise Gottfried Keller im ‚Grünen Heinrich' beschrieben hat.

In dieser Eigentümlichkeit der Konjunkturbildung während der frühkapitalistischen Epoche findet eine ihrer Erklärungen die Tatsache, daß die kapitalistische Gesamtentwicklung vor dem 19. Jahrhundert eine so sehr viel langsamere ist als später.

[1] F. Engels, Anti-Dühring. 3. Aufl. S. 297.

Dritter Hauptabschnitt
Das Verkehrswesen

Literatur

Die reiche Spezialliteratur gebe ich später bei den einzelnen Abschnitten und Kapiteln an. Eine systematische Gesamtdarstellung des Verkehrswesens in unserer Epoche gibt es nicht, es sei denn, man wolle die ziemlich stereotypen und meist recht dürftigen geschichtlichen Übersichten, wie sie jedes Lehrbuch enthält, als solche gelten lassen. Für ein einzelnes Land *(Grofsbritannien)* behandelt das Thema in vortrefflicher, wenn auch keineswegs erschöpfender Weise das Buch von Sam. Smiles, Lives of the engineers . . . comprising a history of inland communication in Britain. 3 Vol. 1861/62. Vol I und II erstrecken sich auf die voreisenbahnliche Zeit und bringen sowohl Land- wie Binnenschiffahrts- wie Seetransport zur Darstellung.

Auch für *Frankreich* besitzen wir eine wenigstens teilweise Bearbeitung des Gegenstandes in den guten Aufsätzen von J. Letaconnoux, Les transports en France au XVIII sc., in der Revue d'Hist. moderne 11 (1908/09), 97 ff. 269 ff.

Nur zum kleinen Teil in die frühkapitalistische Epoche hinein reicht die stoffvolle, aber ziemlich ungeordnete und unkritische Plauderei von H. Stephan, Das Verkehrsleben im Mittelalter, im Histor. Taschenbuch. 4. F. 10. Jahrg. 1869. Michael Geistbeck, Der Weltverkehr. Telegraphie und Post, Eisenbahn und Schiffahrt in ihrer Entwicklung dargestellt. 2. Aufl. 1895. Illustriert, populär, aber zuverlässig; zur ersten Einführung geeignet.

Das neueste Werk allgemeinen Inhalts über die Geschichte des Verkehrs von Adam W. Kirkaldy and Alfred Dudley Evans (1915) ist eine ziemlich oberflächliche Zusammenfassung, die sich zudem im wesentlichen auf das Zeitalter der Eisenbahnen erstreckt.

Unter den theoretisch-systematischen Bearbeitungen des Verkehrswesens nimmt noch heute Em. Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. 2 Bde. 1878/79, die erste Stelle ein. Daneben kommen etwa noch die feinsinnigen Bemerkungen von K. Knies in seiner Schrift: Der Telegraph (1857). 1.—5. Kapitel, in Betracht. Einen Überblick über die geschichtliche Entwicklung der Wissenschaft vom Verkehrswesen gibt E. v. Philippovich in der Zeitschr. f. VW., Soz.-Pol. u. Verw. 14. Bd. 1905.

Eine (schlechte) Bibliographie des Verkehrswesens ist als Anhang dem Werke von R. van der Borght, Das Verkehrswesen. 1894. 2. Aufl. 1912, beigefügt.

Erster Abschnitt
Die Grundlagen des Verkehrswesens

Achtzehntes Kapitel
Begriffliches zur Orientierung

Bevor wir uns über die Gestaltung des Verkehrs in der frühkapitalistischen Epoche unterrichten, müssen wir uns wiederum über die Begriffe klar werden, die wir bei unserer historischen Untersuchung verwenden wollen.

1. Der Ausdruck Verkehr wird von mir immer im Sinne von Transport gebraucht, das heißt also von Ortsveränderung oder auch Beförderung und zwar

a) von Personen; b) von Sachgütern.

Etwas anderes gibt es während des von uns untersuchten Zeitraums nicht zu befördern. Die selbständige Beförderung c) von Nachrichten ist erst im 19. Jahrhundert aufgekommen in der Gestalt von Telegraph und Telephon. In der frühkapitalistischen Epoche ist die Beförderung von Nachrichten immer an die Beförderung von Menschen oder Dingen (Briefen) geknüpft.

Ein Verkehrsakt (Verkehrshandlung) ist die Vornahme einer Ortsveränderung. Diese ist entweder aktiv, wenn sie ein Lebewesen (Mensch oder Tier) vornimmt; oder passiv, wenn sie mit jemand oder etwas vorgenommen wird. Ein Ritt ist ein Verkehrsakt: aktiv für das Pferd, passiv für den Reiter; ein Botengang ist ein Verkehrsakt: aktiv für den Boten, passiv für den Brief.

2. Der Verkehr wird bewerkstelligt auf den Verkehrswegen (meist) mit Hilfe von Verkehrsmitteln. Verkehrsmittel sind Arbeitsmittel zur Ausführung von Verkehrsakten. Es gibt wiederum zwei Arten von Verkehrsmitteln, die man gleichfalls aktive und passive nennen kann. Aktive Verkehrsmittel sind die bewegenden Kräfte (Motoren), passive die Fahrzeuge. Beide können zusammenfallen (Reittier).

3. Der Verkehr gestaltet sich verschieden, je nach der Beschaffenheit der Verkehrswege und der zur Verwendung gelangenden Verkehrsmittel: sie bestimmen die Verkehrstechnik. Es gibt also eine Reittechnik, eine (Land-) Fahrtechnik, und diese wiederum ist verschieden je nach der Beschaffenheit der Wagen (vierrädrig — zweirädrig), der Zugkraft (Tiere — Dampfmaschinen — Elektromotoren), eine Schiffahrtstechnik, eine Flugtechnik usw. Die Verkehrstechnik ist ja nicht zu vermengen mit der sogleich zu besprechenden Verkehrsorganisation.

4. Aller Verkehr im Rahmen der menschlichen Gesellschaft unterliegt einer Ordnung. Alle auf die Ordnung des Verkehrs bezüglichen Maßnahmen kann man im weiteren Sinne als Verkehrsorganisation bezeichnen. Diese besteht nun entweder (a) bloß in einer Verkehrsregelung: das heißt im Erlaß von Vorschriften, denen ein sich vollziehender oder ein zu erwartender Verkehr unterworfen sein soll: Rechts gehen! Rechts ausweichen, links überholen! Alle Fahrordnungen, alle Tarifierungen gehören hierher. Oder aber die Ordnung des Verkehrs besteht in mehr, nämlich (b) in der Schaffung von Verkehrseinrichtungen durch Bereitstellung von Verkehrsmitteln. Das nennen wir füglich Verkehrsorganisation im engeren Sinne.

Diese Bereitstellung kann nun von jemandem für sich selbst erfolgen: wenn ich mir Wagen und Pferde halte, wenn ein Fürst einen Kurierdienst einrichtet: oder für andere: im tauschwirtschaftlichen Rahmen, wenn sie entgeltlich ist, im charitativen oder gemeinwirtschaftlichen Rahmen, wenn sie unentgeltlich ist. (Der Bereitstellende kann ein Privater oder ein öffentlicher Körper sein.)

Von hervorragender Wichtigkeit ist aber die Art und Weise, wie sich die für andere bestimmten Verkehrseinrichtungen zu dem Verkehre, dessen Bewältigung sie dienen sollen, verhalten. Ich weiß abermals keine bessere Bezeichnung, um die sich hieraus ergebenden verschiedenen Arten von Verkehrseinrichtungen auseinanderzuhalten, als die schon öfters gebrauchten Worte: aktiv und passiv.

Passiv (damit müssen wir anfangen, weil es die systematisch wie historisch frühere Form ist) ist eine Verkehrseinrichtung dann, wenn die Verkehrsmittel nur auf Verlangen in Tätigkeit gesetzt werden, wenn gleichsam nur auf Bestellung Verkehrshandlungen produziert werden.

Sei es (was wiederum einen Unterschied ausmacht) daß der Veranstalter bei sich den Kunden erwartet, sei es daß er sich außerhalb seiner Behausung an passenden Orten dem Kunden darbietet. Fälle der ersten Art: Boten, die in der Botenstube warten, Wagen-, Pferdeverleihung; der zweiten Art: Droschken, Eckensteher. Der durch solche Verkehrseinrichtungen zustande kommende Verkehr ist Gelegenheitsverkehr.

Aktiv dagegen ist eine Verkehrseinrichtung, wenn durch sie Verkehrsmittel zu bestimmten Zeiten und an bestimmten Orten in Bewegung gesetzt werden, gleichgültig ob sie von jemand in Anspruch genommen werden oder nicht. Das ist der Fall, wenn ein Bote auf einer Strecke geht, gewärtig, daß man ihm Briefe mitgibt, aber notfalls auch ohne sie; oder wenn ein Kurswagen, ein Eisenbahnzug, ein Dampfschiff zu einer bestimmten Zeit nach einem bestimmten Punkte fährt: leer oder besetzt. Alsdann ist immer eine Vorausbestimmung und Bekanntmachung der beabsichtigten Inbewegungsetzung notwendig, was (wenn diese periodisch erfolgt) zur Aufstellung eines Fahrplanes und (meist) auch eines Tarifes führt. (Das ist die Regel. Aktiv erscheint aber eine Verkehrseinrichtung auch bei der Einzelveranstaltung von Fahrten usw., z. B. bei Gelegenheit eines Rennens, eines Festes usw.)

Zu dem Ausdruck Relais, der in der neueren verkehrs-, insonderheit postgeschichtlichen Literatur eine große Rolle spielt (hat man ja sogar die [Brief-]„Post“ mit der Einrichtung der Relais entstehen lassen!), mache ich noch folgende Anmerkungen:

1. Es handelt sich bei Relais nicht um eine besondere Verkehrstechnik, sondern immer nur um eine Verkehrsorganisation. Die Transporttechnik ist unabhängig von der Einrichtung der Relais: es gibt Relais auf der Grundlage der Fußgängertechnik, der Pferde-, Kamel- oder Ochsen-, Reit- oder Fahrtechnik; man kann ebenso wohl Schiff-Relais wie Flugzeug-Relais wie Fahrrad-Relais einrichten.

2. Verkehrsorganisatorisch bedeutet Relais eine Einrichtung, vermittels welcher dafür gesorgt ist, daß an bestimmten Stellen einer zu durchmessenden größeren Strecke die Verkehrsmittel, namentlich der Motor, gewechselt werden können: Menschen, Pferde oder was sonst. Die Relais-Menschen, -Pferde usw. können von einer Zentrale aus bestellt sein oder am Orte von irgend jemand gestellt werden, der ein Geschäft daraus macht. Wir werden bei der Betrachtung der geschichtlichen Entwicklung verschiedene Formen von Relais kennen lernen.

5. Der so zustande kommende Verkehr ist Tourenverkehr, es entstehen regelmäßige Linien. Alle Verkehrsorganisation, die sich mit der Schaffung von Verkehrseinrichtungen befaßt,

wollen wir (Transport-) Leistungsorganisation nennen. Ihr Ergebnis kommt in den Leistungen des Verkehrs zum Ausdruck. Die Leistungen des Verkehrs werden aber bestimmt:

a) durch die Kapazität (quantitative Leistungsfähigkeit) der Transportmittel;
b) durch die Häufigkeit und Schnelligkeit des Transports;
c) durch die Sicherheit und Bequemlichkeit des Transports;
d) durch die Kosten, die der Transport verursacht.

6. Verkehrs- (besser: Transport-)betriebe nennen wir Betriebe zur Herrichtung oder Bereitstellung einer Verkehrseinrichtung. Erfolgt diese zum Zwecke des Gewinns, so liegt eine Transportunternehmung vor. Von einer Verkehrsanstalt sprechen wir (falls wir den Ausdruck nicht für jeden Transportbetrieb verwenden wollen), wenn ein Großbetrieb zur Beförderung von Personen oder Gütern durch Verwendung eines Systems von Verkehrseinrichtungen zustande kommt.

Die Eisenbahnen (als Verwaltungsorganisationen), die Reedereien, die Fahrposten usw. sind Verkehrs- oder Transportanstalten. Alle auf die Betriebsbildung gerichtete Organisation ist also (Transport-) Betriebsorganisation (zum Unterschiede von der [Transport] Leistungsorganisation).

7. Der Unterschied zwischen Leistungs- und Betriebsorganisation möge noch an einigen Beispielen deutlich gemacht werden: es hängt von der Leistungsorganisation ab, ob die Briefe einmal oder fünfmal von einem Briefbeförderungsinstitut ausgetragen werden; ob ich an einem bestimmten Orte mit Sicherheit ein Reitpferd mieten kann; ob jede Woche ein Dampfer nach Amerika fährt; ob ich für eine Fahrt 10 oder 100 Mk. bezahle usw. Es ist eine betriebsorganisatorische Frage, ob mir die Briefe von einer Staatspost oder einer privaten Botenanstalt ins Haus gebracht werden; ob das Reitpferd, das ich an jenem Orte miete, von einem kleinen Hauderer oder von einem großkapitalistischen Pferdeverleihunternehmen mir gestellt wird; ob das Schiff, das jede Woche nach Amerika fährt, einer Reedereigenossenschaft oder einem Privatreeder oder einer Schifffahrtsaktiengesellschaft gehört usw.

Neunzehntes Kapitel

Die Verkehrswege

Vorbemerkung

Wir kennen aus der Darstellung im 27. Kapitel des 1. Bandes die Fortschritte, die die Technik auf dem Gebiete des Transportwesens während der frühkapitalistischen Epoche gemacht hat; wir kennen vom 23. Kapitel des 1. Bandes her die Bemühungen der Landesherren, die Transportwege zu verbessern. Nun möchten wir gern erfahren, wie unter dem Einflusse dieser Bestrebungen und unter Benutzung der technischen Fortschritte sich die Verkehrswege in Wirklichkeit gestaltet haben, müssen aber zu unserm Leidwesen die Erfahrung machen, daß dazu unser Wissen nur sehr unvollkommen ausreicht.

Quellen

Die Quellen sind zum Teil sehr unzuverlässig; vor allem ist es die wichtige Quelle der Reiseberichte, die nur allzu oft Stimmungsberichte oder Zufallsberichte sind. Aber auch die einwandsfreie Feststellung eines bestimmten Zustandes eines Verkehrsweges zu einer bestimmten Zeit hilft uns nicht viel weiter, weil unserm Erkenntnisobjekte gegenüber die induktive Methode fast völlig versagt. Wir können nicht auf den allgemeinen Zustand aus Einzelfeststellungen schließen, da die Beschaffenheit der Verkehrswege, namentlich der Landstraße, in früherer Zeit von Strecke zu Strecke verschieden war. Man denke z. B. an Arthur Youngs bekanntes Straßenregister, das er im XLIII. Briefe seiner Northern Tour (1770) mitteilt. Dort kennzeichnet er die einzelnen von ihm durchfahrenen Wegestrecken nacheinander wie folgt (ich lasse die Ortsbezeichnungen aus): 1. sehr gut; 2. scheußlich (execrable); 3. ziemlich mittelmäßig (very indifferent); 4. gut; 5. mittelmäßig; 6. ein gemeiner schmaler Richtweg (?) (a vile narrow cut up lane); 7. vortrefflich (an excellent road); 8. gut; 9. sehr ruppig (very shabby); 10. nur so, so; 11. gut; 12. sehr schlecht; 13. ganz scheußlich gemein (most execrably vile); 14. sehr gut; 15. unerträglich schlecht (intolerably bad) und so fort für noch 108 verschiedene Wegstrecken. Wer soll an der Hand eines solchen Berichtes sich eine Vorstellung von dem wirklichen Zustand der Straßen im nördlichen England ums Jahr 1770 machen?

Was wir brauchen, um ein sicheres Urteil über die Beschaffenheit eines Verkehrswegenetzes (und darauf kommt es doch an) zu fällen, ist eine systematische, womöglich amtliche und statistische Aufnahme, und die ist natürlich vor dem 19. Jahrhundert selten. Immerhin läßt

sich schon jetzt bei einiger Geduld ein leidlich vollständiges Ziffernmaterial wenigstens für das Ende der frühkapitalistischen Epoche namentlich aus amtlichen Denkschriften zusammentragen. Zukünftige Bearbeiter dieses Themas sollten ihr Hauptaugenmerk auf die Beschaffung von weiterem statistischen Material richten, da die bisher meist beliebte Methode der Induktion auf Grund von Einzelberichten, wie wir sahen, in diesem Falle versagt: so amüsant die vielen Schnurren sind, die über schlechte Wege, unbequemes Reisen usw. bei jener Forschungsweise ans Tageslicht gefördert werden. Aber die Reiseberichte dürfen immer nur (wenn möglich) als Ergänzung dienen; die wesentliche Quelle müssen statistische Feststellungen sein. Wo sich statistische Angaben finden, werde ich im weiteren Verlauf der Darstellung angeben.

Einen Teil der Quellen nenne ich unter Literatur. Andere, soweit sie die Gestaltung des Verkehrswesens mit umfassen, in den Literaturübersichten der einzelnen Abschnitte.

Literatur

Ein großer Teil der Literatur, die die Verkehrswege zum Gegenstande hat, befaßt sich gleichzeitig mit dem Transportwesen. Dann nenne ich sie in den nächsten Kapiteln. Aus der Sonderliteratur über Verkehrswege sind zur Einführung geeignet:

1. Schriften, die alle oder verschiedene Arten Verkehrswege umfassen: E. J. M. Vignon, Etudes historiques sur l'administration des voies publiques en *France* aux XVII et XVIII siècle. 4 Vol. 1862—1884. Im wesentlichen eine Materialsammlung mit erläuterndem Text. Ein wertvolles Werk, dem kein anderes Land ein ähnliches an die Seite zu stellen hat.

Für *Großbritannien* siehe das oben genannte Werk von S. Smiles.

Handelsgeographischer Natur sind: W. Götz, Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. 1888; ein Werk, das für unsere Zwecke fast gar keine Ausbeute gewährt. G. Landau, Alte Heer- und Handelsstraßen in *Deutschland*, in der Zeitschr. f. deutsche Kulturgeschichte Bd. I und II. 1856 und 1857. (Enthält viel Material.) F. H. Heller, Die Handelswege Inner*deutschlands* im 16., 17. und 18. Jahrhundert und ihre Beziehungen zu Leipzig. 1884. F. Rauers, Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in *Deutschland*. Erweiterter S.-A. aus Dr. A. Petermanns Geograph. Mitth. 1906. Heft 3. Herausgeg. vom Verein für Hans. Gesch. 1907.

2. Spezialschriften:

Über das Meer: Al. Dorn u. a., Die Seehäfen des Weltverkehrs. 1891 ff. Band I enthält die Häfen Europas sowie die asiatischen und afrikanischen Küsten des Mittelmeerbeckens. Die historischen Rückblicke, die für uns allein in Betracht kommen, sind ungleich und im allgemeinen dürftig.

Aus der älteren (Quellen-) Literatur sind zu nennen: Belidor, Architecture hydraulique. Sec. Partie. Tome II. 1753. Enthält Beschreibungen zahlreicher Häfen mit Plänen, Flüssen und Kanälen.

Büsch-Wiebeking, Übersicht der Wasserbaukünste. 2. Bd. 1804, und C. F. Wiebeking, Wasserbaukunde. 2 Bde. Zweiter Band mit Atlas. 1835.

Einzelne Häfen haben eine eingehende Behandlung in monographischer Form erhalten. Hervorragend sind: Em. Garnault, Le commerce *rochelais* au XVIII sc.; 2e partie: Etablissements maritimes de la R. 1887. Franc. Podestà, Il porto di *Genova* dalle origini fino alla caduta della republica Genovese (1797). 1913; eine liebevoll eingehende Spezialuntersuchung von 484 Seiten Umfang.

Einzelne geschichtliche Rückblicke enthält auch die vorzügliche Schrift von Em. Fitger, Die Seehäfen *Englands*. 1885.

Über **Befeuerung der Küsten** unterrichtet eingehend das vortreffliche Werk: Leuchtfeuer und Leuchtapparate. Historisch und konstruktiv dargelegt von L. A. Veitmeyer, herausgegeben von M. Geitel. 1900. In der Anlage XXXIX findet sich eine chronologische Zusammenstellung der Leuchtfeuer nach dem Jahre ihrer Errichtung von 1157 bis 1815. Zu vergleichen J. Saxby Wryde, *British* Lighthouses, their history and romance. With 73 illustrations. 1913. Andere Bücher nenne ich im Text.

Über **Landstraßen:** die gründlichste Abhandlung ist der Artikel Landstraßen und Chausseen, in der Krünitzschen Enc. Bd. 62 (die technisch-ökonomische Seite), Bd. 63 (die rechtliche Seite). Für das Technische: C. F. Wiebeking, Prakt. Anleitung zur Aufführung, Wiederherstellung und Erhaltung bequemer und das Commerz befördernder Landstraßen. 1804. Gute Arbeiten allgemeinen Inhalts sind: C. Löper, Die Straßen, die Wege usw. Ein Beitrag zur geschichtlichen Entwicklung des Straßenwesens, im Archiv f. Post u. Telegraphie. 5. Jahrg. 1877. F. J. Baer, Chronik über Straßenbau und Straßenverkehr in dem Großherzogtum *Baden*. 1878. (Wertvolle Materialsammlung.) Ernst Gassner, Zum *deutschen* Straßenwesen von der ältesten Zeit bis zur Mitte des XVII. Jahrhunderts. 1889. (Vorwiegend juristisch.) Rich. Fickert, Das Landstraßenwesen im Kgr. *Sachsen* bis um das Jahr 1800, im Archiv f. Post u. Telegraphie 21, 385 ff. 425 ff.

A. Härry, Die historische Entwicklung der *schweizerischen* Verkehrswege. 1. Teil: Die Grundlagen des Verkehrs und die historische Entwicklung des Landverkehrs. 1911.

Für *Frankreich* siehe noch Revue d'hist. mod. 8, 419.

Die (Klage-) Literatur über den (schlechten) Zustand der Wege noch im 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts ist sehr umfangreich. Einige Schriften teilt F. C. Huber im HSt.[3] 8, 175 mit. Ich füge hinzu (für *England* und *Schottland*): W. C. Sidney, England in the XVIII. cent. 2 (1892), 1 ff. Idem, The early days of the XIX. cent. 1 (1898), 52 ff. Th. Buckle, Gesch. der Civil. 2[3], 155. S. Smiles, l. c. 1, 155 ff.

Das (durch seine vielen Abbildungen) sehr lehrreiche Büchlein: Die Straße vom Urwald bis zur Eisenbahn, o. J., das sich in den Übersichten der „Literatur über Straßenwesen" seines Titels wegen

findet, gehört nicht hierher, da es nicht von den Straßen, sondern vom Leben auf den Straßen handelt.

Eine prachtvoll von Eug. Courboin illustrierte Geschichte des **Wagens** ist das Werk von Octave Uzanne, La locomotion à travers l'Histoire et les Mœurs. 1900.

Über **Binnenwasserstraßen:** die Hauptwerke zur allgemeinen Geschichte der Kanäle sind J. L. Horgrewe, Versuch einer Geschichte der inländischen Schiffahrt und aller bis jetzt in- und außerhalb Europas bekannten schiffbaren Kanälen. 1780, und J. Philipps, A General History of Inland navigation foreign and domestic. 1792. Enthält einen Überblick über sämtliche, eine genaue Darstellung der englischen Kanäle. Wertvoll besonders wegen des vielen zeitgenössischen Gutachtenmaterials.

Aufsatz und Besprechung mehrerer Schriften über Kanäle (insbesondere auch deren Baugeschichte) in der Quarterly Review CXLVI. 1844. p. 281 seg. Vgl. die oben genannten Werke von Belidor und Wiebeking. M. v. Weber, Die Wasserstraßen Nordeuropas. 1881.

Vict. Kurs, Tabellarische Übersichten über die *deutschen* floßbaren und schiffbaren Wasserstraßen. 1894; derselbe, Schiffahrtsstraßen im Deutschen Reich usw., in den Jahrb. f. NÖ. III. F. Bd. 10.

J. L. Horgrewe, Beschreibung der in *England* seit 1759 angelegten schiffbaren Kanäle. 1780 (kurze Übersichten). Jos. Priestly, Historical Account of the Navigable Rivers, Canals and Railways throughout Great Britain. 1831. G. Townsend Warner, The Canal System in Social England. Vol. V. 1894. p. 438 ff. Urqu. A. Forbes und W. H. R. Ashford, Our Waterways. 1906 (gut).

Frankreich (außer Vignon): Canaux navigables etc. Par S. N. H. Linguet. 1769 (mehr kanalpolitisch). Bericht des Oberingenieur Holtz an den 4. Internat. Binnenschiffahrtskongreß in Manchester (1890) (Kap. I: Geschichte); nach Baurat Doell, Die Wasserstraßen in Frankreich. 1891. L. Dutil, Etat économ. du Languedoc (1911), 687 ff. (sehr eingehende Beschreibung der Flüsse und Kanäle im L.). Granat, L'amélioration des voies navigables en Agenais au XVIII sc., in der Revue de l'Agenais 28 (1901); bezieht sich auf 1. die Garonne; 2. den Lot; den Dropt. Sehr anschaulich. Vgl. noch die Revue d'hist. mod. 8, 419. Le Canal de St. Julien. 2 Vol. 1901. (Urk. Sammlung für die Zeit von 1171—1901.) Das große Werk von Louis Barron, Les fleuves de France. 1888 ff., enthält Schilderungen von Land und Leuten längs der Hauptströme.

Schweden: G. Nerman, Göta Kanals Historia. 1895. Die erste Abteilung behandelt die Zeit von 1525 bis 1809.

I. Das Meer

Das Meer als Verkehrsweg ist einer Wandlung nur ausgesetzt: 1. durch die geringeren oder größeren technischen Fähigkeiten der Menschen, sich auf ihm zurecht zu finden; 2. durch die Behandlung seiner Zugänge.

Die Fortschritte, die die Nautik (im weitesten Sinne) während der frühkapitalistischen Epoche gemacht hat, habe ich im 29. Kapitel des ersten Bandes verzeichnet. Wir müssen natürlich annehmen, daß die Instrumente zur Messung und Orientierung, ebenso wie die Meereskunde und die ihr entsprechende nautische Kartographie in den Jahrhunderten seit der Entdeckung Amerikas Fortschritte gemacht haben. Das genaue Maß dieser Fortschritte zu bestimmen, würde eine außerordentlich schwierige Aufgabe der nautischen Wissenschaft sein, die hier weder gelöst werden kann, noch gelöst zu werden braucht. Es genügt festzustellen, daß sich eine langsame Vervollkommnung der Orientierungsmethoden vollzieht, daß aber auch auf diesem Gebiete dem 19. Jahrhundert die eigentlich wissenschaftliche und systematische Begründung vorbehalten geblieben ist. Oceanographie und Meteorologie sind erst in neuester Zeit zu Wissenschaften ausgebildet worden; erst die neueste Zeit hat die Anfertigung der seemännischen Instrumente und der Seekarten zur Vollendung gebracht; erst in ihr ist die Begründung hydrographischer Institute erfolgt.

Die Hilfsmittel zur Orientierung auf dem Meere bezw. an den Küsten: die Betonnung und Befeuerung sind ebenfalls nur sehr langsam bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts ausgebildet worden. Nur die wichtigsten Punkte waren mit Leuchttürmen oder Wasserzeichen versehen.

Im Jahre 1539 zeichnet als Erster Olaus Magnus Leuchtfeuer, Baken und Tonnen in seine Carta magna ein. Feldhaus, Die Technik; Art. Leuchtturm, Sp. 626. Aber noch im Anfang des 18. Jahrhunderts zählt der Verfasser der „Fortsetzung des Geöffneten Seehafen" (1715) unter den Angaben, die in allen Seekarten „müssen angemerket sein", zwar Klippen und Sandbänke, aber kein einziges Seezeichen auf.

Leuchttürme oder Leuchtfeuer kannte (natürlich das Altertum: Pharos!, aber auch) das Mittelalter schon: 1200 zu Falsterboe, 1286 Neuwerk an der Elbmündung usw.

Aber es blieben ihrer wenige. Bis zum 16. Jahrhundert waren im ganzen 18 Feuer entstanden. Aber auch im Verlauf des 16. Jahrhunderts kamen nur 8 neue Feuer hinzu: 2 in Deutschland, 2 in den Niederlanden, 2 in England, 1 in Frankreich, 1 in Dänemark. Und das 17. Jahrhundert vermehrte die vorhandenen Feuer auch nur um 35. Von 1584 bis 1610 wurde der jetzige Leuchtturm von Cordouan errichtet (wo schon 1365 ein einfacher gebaut worden war); 1699 war der von Eddystone im britischen Kanal vollendet, an der Einfahrt zum Plymouth Sund; er fiel 1703 einem Orkan zum Opfer, wurde zweckmäßig wieder aufgebaut, brannte 1755 nieder und war 1759 wieder

hergestellt. Er hat seitdem als Muster für viele andere gedient, namentlich für den Leuchtturm auf Bell Rock vor der Einfahrt zum Firth of Tay vor der Ostküste von Schottland. K. Andree, Geogr. des Welthandels 1, 308.

„Erst im 18. Jahrhundert, besonders gegen das Ende, beginnt die eigentliche Entwicklung“: 1700—1750 werden 29, 1751—1775 (also in nur 25 Jahren) 39, 1776—1800 sogar 64 neue Feuer errichtet. Immerhin hatte Frankreich am Ende des 18. Jahrhunderts erst 11 Türme, England mehr, doch weniger befriedigende. Das müssen wir überhaupt zur Ergänzung jener Feuer-Statistik hinzunehmen: daß die Technik der Befeuerung noch sehr unvollkommen war und weit hinter der Konstruktion der zum Teil pompösen Leuchttürme (wie z. B. dessen zu Cordouan!) zurückblieb. So trug der riesige Leuchtturm von Corduan ein Holzfeuer einfachster Art; der berühmte Leuchtturm von Eddystone, der die gefährlichsten Klippen anzeigen sollte, war bis 1817 mit 24 Talgkerzen, die ohne Scheinwerfer frei in der Laterne standen, befeuert. Wandel schuf hier erst die Einführung von Argands Lampe im Jahre 1792. Das erste amerikanische Feuer entstand 1716 auf der Insel Little Brewster für die Einfahrt nach Boston. Siehe Veitmeyer-Geitel, a. a. O.

Tonnen und Baken sind schon im Mittelalter ausgelegt worden. Als einer der bestbetonnten Ströme galt lange Zeit die Weser. 1679 erklären die Elterleute mit Stolz: Kein Fluß ist so gut mit Tonnen versehen wie die Weser.

Die Anfänge der *Weser*-Seezeichen reichen in das 14. Jahrhundert zurück. Im Jahre 1410 erlauben die friesischen Häuptlinge in Rustringen (Butjadingen) den Bremern, Baken und Kaape zu setzen oder Tonnen zu legen. Aber noch 1457 gibt es nur 2 Tonnen und 7 Baken. 1634 gab es schon 43 Tonnen und 80 Baken, während Hamburg, dessen Handel damals schon um ein Vielfaches größer war als derjenige Bremens, nur 40 Tonnen gelegt hatte. 1651 steigt die Zahl der Tonnen auf 63, 1664 wird die berühmte, heute noch (in veränderter Gestalt) vorhandene Schlüsseltonne gelegt. 1742 liegen die Tonnen fest bis Vegesack. 1777 versichert das Collegium Seniorum dem Rat, kein Strom sei so sicher zu befahren wie die Weser. Es lagen damals 66 Tonnen (heute 200). Eine Befeuerung fehlte aber, so daß die Einfahrt in die Weser (was wohl für alle Ströme vor dem 19. Jahrhundert galt) nur bei Tage erfolgen konnte. E. Dünzelmann, Aus Bremens Zopfzeit. IV. Tonnen und Baken. 1899. J. Rösing, Zum 250jährigen Bestehen der Schlüsseltonne. Weserzeitung vom 19. April 1914.

Nach Feldhaus, Technik (s. v. Seezeichen) soll schon im Jahre 1115 die Stadt Bremen von Heinrich V. das Recht verliehen erhalten haben, Tonnen in der Weser auszulegen und dort Baken aufzustellen: von da an beginne die planmäßige Ausstattung der Nord- und Ostseeküste mit Seezeichen. Ich vermag die Richtigkeit dieser Angabe nicht nachzuprüfen: daß jedenfalls 350 Jahre später die „planmäßige“ Aus-

stattung selbst der Weser noch sehr unvollkommen war, ergibt die obige quellenmäßige Feststellung.

Über die Betonnung der *Ems*, die in den 1530er Jahren beginnt, siehe B. Hagedorn, Betriebsformen usw., a. a. O. 37, 520 ff.

Auch die Entwicklung der Seezeichen aller Art bedeutet eine Entpersönlichung des Könnens: die Fähigkeit beispielsweise in einen Hafen einzufahren hing früher ausschließlich an der Kunst und Wissenschaft eines Menschen (des Lootsen), ist jetzt aber verallgemeinert (objektiviert) und bedarf nur noch in besonders schwierigen Fällen der Unterstützung durch Ortskundige, deren Kenntnisse aber selbst wieder in weitem Maße auf dem objektiv festgestellten Tatsachenmateriale beruht.

Die Häfen und ihre Anlagen waren ebenfalls ein Gegenstand der Sorge weitschauender Regierungen. Wir sehen insbesondere die *französischen* Könige seit Heinrich IV. bemüht, die Häfen vor dem Versanden zu schützen und ihre Molen auszubauen. In den letzten Jahren vor der Revolution stieg der Aufwand des französischen Staates für Hafenbauzwecke auf etwa 1 Million livres im Jahre[1]. Aber wir dürfen uns die Wirkungen dieser Fürsorge nicht allzu groß vorstellen. Vor allen waren es die Kriegshäfen, an denen man arbeitete. Wie denn das größte Hafenbauwerk der frühkapitalistischen Epoche: der 1784 begonnene Wellenbrecher vor Cherbourg, der 57 Mill. l. kostete, ausschließlich militärischen Zwecken zu dienen bestimmt war[2].

Der Bau der für den Personen- und Güterverkehr bestimmten, großen Hafenanlagen fällt fast ausschließlich in das 19. Jahrhundert. Bis dahin begnügte man sich mit der Benutzung der sogenannten natürlichen Häfen.

In *Liverpool* wurde der erste künstliche Hafen, das „alte Dock", allerdings schon 1710 angelegt. Es war das aber eine ebenso unbedeutende Anlage wie das erste Dock Englands, das auf dem südlichen Ufer der Themse belegene für Walfischfänger schon 1660 erbaute kleine Dock. Von diesem abgesehen fällt die Entstehung der *Londoner* Docks in das letzte Jahr des 18. und die ersten Jahre des 19. Jahrhunderts. London, der erste Hafen der Erde, hatte bis zum Schlusse des 18. Jahrhunderts unter durchaus ungenügenden Hafenanstalten zu leiden. Die Legal Wharves, die einzigen für den Auslandsverkehr zulässigen Landungsplätze, alle auf der kurzen Stromstrecke zwischen Tower und London Bridge gelegen, waren nur

[1] Vignon, l. c. 2, 201 f.
[2] Vignon, l. c. 2, 202.

460 m lang. Erst 1799 begann der Bau der noch heute bestehenden West-India-Docks, der ersten großen modernen Kunsthäfen. E. Fitger, Die Seehäfen Englands, 11 f. Vgl. die im 22. und 24. Kapitel genannten Werke von P. Colquhoun, p. 25 ff. Lindsay 2, 409 seq. V. J. Cornewall-Jones, p. 89 ff. Kein Hafen der *englischen Südküste* hatte vor dem 19. Jahrhundert einen Pier. Smiles, l. c. 1. 281 ff. Dortselbst eine anschauliche Schilderung des Zustandes der englischen Häfen.

Auch andere große Seehandelsplätze der Frühzeit, wie *Amsterdam*, ließen die Schiffe an den Flußufern landen. Die Zufahrtstraße zum Amsterdamer Hafen durch die Zuider See war flach und der Versandung ausgesetzt, bis zwischen 1819 und 1825 der Nord-Hollandsche Kanal die Verbindung mit dem Meere schuf. Ebenso *Bordeaux*. *Marseille* mußte sich bis 1820 mit dem kleinen Port Vieux begnügen.

Hamburg hat bis vor einem Menschenalter seine Seeschiffe auf dem offenen Strome liegen gehabt; von dort holten die Schuten die Waren ab, um sie vor die an den Fleeten liegenden Speicher zu bringen. Die ersten eigentlichen Häfen im modernen Sinne hat es sich in den 1860er Jahren erbaut (Sandthorhafen und Grassthorhafen).

Ebenso lagen die Dinge in *Bremen:* die Schiffe kamen zur Stadt und legten im Flusse an. Im 17. und 18. Jahrhundert verwilderte der Strom so sehr, daß selbst die kleinen Seeschiffe nicht mehr zur Stadt kommen konnten. Von dieser Zeit an begann man weiter seewärts Häfen zu bauen: erst bei Vegesack, dann bei Brake, 1830 wurde der erste Hafen bei Bremerhaven eröffnet. E. Fitger, Die deutschen und niederländischen Seestädte in Konkurrenz um den Handel in Westdeutschland, in der Vierteljahrschr. f. VW. 27. Jahrg. 1890.

Und so fort in völliger Übereinstimmung.

Um die Hafenverhältnisse während der frühkapitalistischen Epoche richtig bewerten zu können, muß man sich vergegenwärtigen, daß die Seeschiffe, selbst die größten, wie noch zu zeigen sein wird, kleine Ausmessungen hatten. So genügten die primitiven Hafenanlagen dem primitiven Schiffstypus, der allerdings selbst wiederum in seine engen Schranken gebannt bleiben mußte, so lange die Häfen nicht verbessert wurden. Die immer wiederkehrende Wechselwirkung. Gerade die Handelsschiffe der größten Seemacht der Frühzeit waren bekannt wegen ihrer flachen, den schlechten Hafenverhältnissen angepaßten Bauart: siehe unten Seite 280.

II. Die Landstraßen

Theoretisch wird die Güte eines Weges bestimmt durch die größere oder geringere Reibung, die er beim Befahren verursacht; durch diese wiederum wird das Maß des Widerstandes bestimmt, den das Gefährt bezugsweise die das Gefährt bewegende Kraft

zu überwinden hat. Der Weg ist um so vollkommener, je weniger solche Kraft zur Fortschaffung einer bestimmten Last erfordert wird. Nach einer bekannten Berechnung[1] verhalten sich die verschiedenen Wegearten hinsichtlich des zu überwindenden Widerstandes zueinander wie folgt (bei 3,25 Km. Geschwindigkeit in der Stunde):

Ungebahnter Weg auf trockenem Ton- und Lehmboden	250
Desgleichen auf Quarz- oder Kalkboden	165
Sand- oder Kieswege oder frischaufgeschüttete Chaussee	125
Gewöhnliche Chaussee in gewöhnlichem Zustande . .	80
Vorzüglich unterhaltene Chaussee	33

Um also eine Last von bestimmter Schwere in der angegebenen Geschwindigkeit zu bewegen, bedarf es auf ungebahntem Weg einer fast 8mal so großen Kraft als auf vorzüglich unterhaltener Chaussee usw.

Für die Praxis kommen verschiedene Umstände in Betracht, von denen die Güte und Vollkommenheit der Wegeverhältnisse eines Landes abhängig sind, nämlich:

1. die Anlage des Weges; das heißt die Art und Weise seiner ursprünglichen Gestaltung. Dabei sind wiederum von Bedeutung: a) der Bau im eigentlichen Sinne; b) die Steigung; c) die Krümmung; d) die Brücken.

In einem gegebenen Zeitpunkt, in dem man den Zustand der Straße festzustellen hat, entscheidet aber nicht nur die ursprüngliche Anlage über die Beschaffenheit, sondern ebensosehr

2. die Unterhaltung, die der Weg seit seiner Entstehung erfahren hat. Wir werden sehen, daß diese ein praktisch ebenso wichtiges Problem ist wie die Anlage selbst.

Endlich werden aber die Wegeverhältnisse in einem Lande bestimmt durch

3. die Verzweigung der Wege überhaupt und in ihren verschiedenen Arten. Durch ein Land kann eine erstklassige Chaussee führen, während das übrige Gebiet wegelos bleibt, während ein anderes Land von gleicher Ausdehnung keine einzige

[1] Ernst Engel, Über die Grenzen des Erfindungsgeistes im Transportwesen, in der Zeitschr. des preuß. statist. Bureaus 4, 113 f. Die Einheit der E.schen Ziffern wird gebildet durch das Verhältnis der Größe der Kraft zur Größe der Last: 250, eigentlich 0,250, bedeutet, daß eine Kraft von 0,250 = 1/4 der Last (einschließlich des Wagens) nötig ist, um eine Einheit der Last 3,25 km weit in der Stunde fortzubewegen usw.

gute Straße, aber ein vollkommenes System mittelmäßiger Wege besitzt. Das macht natürlich einen wesentlichen Unterschied. Man kann von einer aristokratischen oder demokratischen Wegeverfassung in einem Lande sprechen.

Wenn wir das Zeitalter des Frühkapitalismus überblicken, so lassen sich, denke ich, drei Epochen im Wegebau unterscheiden: die erste reicht bis in die erste Hälfte des 17. Jahrhunderts. In ihr beginnen die Bestrebungen zur Verbesserung namentlich der Hauptstraßen in den größeren Fürstenstaaten. Es bleibt aber bei vereinzelten, im großen ganzen recht unzulänglichen Reformen. Die zweite Epoche fällt in die zweite Hälfte des 17., und in die erste Hälfte des 18. Jahrhunderts: in den meisten Ländern wird die Wegereform energisch und systematisch in Angriff genommen: jedoch mit noch unzureichenden Mitteln. Weder die technischen Kenntnisse noch die zur Verfügung stehenden Kräfte reichen hin, um ein gutes, verzweigtes Wegenetz zu schaffen, insonderheit auch zu erhalten. Um die Mitte des 18. Jahrhunderts tritt der Landstraßenbau in seine dritte (klassische) Epoche ein, die bis tief in das Zeitalter des Hochkapitalismus hinein sich erstreckt. Früher oder später, je nach dem Stande ihres Reichtums, bringen die europäischen Staaten ein System von Chausseen und chaussierten Wegen in ihren Landen zur Entfaltung.

Die Geschichte des Ausdrucks Chaussee ist, soviel ich weiß, noch nicht geschrieben. Er stammt natürlich aus dem *französischen* und bedeutet wohl zunächst soviel wie Kunststraße, entweder im Gegensatz zur natürlichen Straße oder im Sinne einer besonders schönen Straße, ohne eine bestimmte Art des Straßenbaus zu bezeichnen. In den Städten gab es (seit wann?) im 16. Jahrhundert „Maîtres des chaussées", also etwa Wegemeister. Siehe z. B. die Lettres pat. vom 15. févr. 1556, wo den Maîtres des chaussées de ladite ville d'Orléans die Erhebung der Wegegelder auf der Kunststraße Orléans — Paris übertragen wird. Diese Straße selbst heißt „le pavé" (auf ihre Bauart komme ich noch zu sprechen). Um dieselbe Zeit wird auch schon die Zusammenstellung „ponts et chaussées" gebraucht: in der genannten Verordnung z. B. „l'entière construction du dit pavé, ponts et chaussées", wo also ‚pavé' und ‚chaussée' unterschieden werden. ‚Chaussées' gab es vor allem in den Städten: „les deniers qui se lèvent pour les dites chaussées d'Orléans." In der weiter unten genannten ‚Guide' ist von „la chaussée et rivière d'Oyse" die Rede. Da bedeutet das Wort also soviel wie aufgeschütteter Damm.

Aber auch im 18. Jahrhundert steht der Begriff, der sich mit dem Wort ‚Chaussée' in Frankreich verbindet, noch nicht fest. Einerseits

nannte man eine besonders stattliche Straße in Paris nach dem Oberintendanten der königl. Bauten Chaussée d'Antin; andererseits definiert die Encyclopédie: „Ch. est une élévation de terre soutenue par des berges de talut, de file de pieux, ou de mur de maçonnerie, pour servir de chemin à travers un marais et des eaux dormantes etc. ou pour empêcher les débordements des rivières." Das ist also die Bedeutung, die wir aus dem 16. Jahrhundert ebenfalls schon kennen.

Dagegen: „Ch. de pavé est l'espace cambre qui est entre deux revers ou deux bordures de pierre rustique pour les grandes rues ou les grands chemins." Enc. (Okt. Ausg.) 7, 581. s. h. v. So auch Mercier: „La chaussée du milieu, c'est-à-dire le pavé." Tableau de Paris 5, 292.

In *Deutschland* wird das Wort im 18. Jahrhundert in dem modernen Sinne gebraucht, den wir ihm unterlegen, wenn wir als Chausseen bezeichnen: „regelmäßig ausgebaute Straßenzüge, bei denen für den Abzug des Wassers durch Wölbung und richtiges Gefäll der Fahrbahn und durch Gräben, Durchlässe und Brücken gesorgt ist, und die, eben oder in mäßiger Steigung angelegt, aus mehreren dichtgerammten Packlagen fester Steine dauerhaft und gegen Witterung widerstandsfähig hergestellt sind." (Meitzen.)

So heißt es in dem Patent vom 20. Okt. 1788: „Zu den mancherlei Verbesserungen, welche seit dem Anfange Unserer Regierung der Wunsch, das Wohl Unserer treuen Unterthanen zu befördern, und Unserer Staatsverfassung den möglichsten Grad der Vollkommenheit zu geben, veranlaßt hat, gehört auch der in Unserem Herzogthume Magdeburg und Fürstenthum Halberstadt seit einem Jahre angefangene Chausseebau ..." Mylius, Nov. C. C. M. 8, 2258.

Das Makadam, die Makadamisierung, ist als ein Unterbegriff des Begriffes Chaussee im heutigen Verstande aufzufassen, den wir fälschlicherweise zuweilen mit dem Begriffe Chaussee gleichsetzen. Während der Zeit, die uns hier beschäftigt, gab es die Bauart, die wir mit Makadam bezeichnen, überhaupt noch nicht, da Mc Adam erst 1756 geboren wurde und seine Schriften, in denen er sein Straßenbausystem entwickelte, sogar erst 1819 und 1820 erschienen sind.

Wollen wir uns von der Entwicklung des Wegewesens im Zeitalter des Frühkapitalismus, insbesondere aber von dem Höchstmaße von Güte und Ausdehnung, den es in jener Epoche erreicht hat, eine richtige Vorstellung machen, so müssen wir unser Augenmerk auf Frankreich richten. Frankreich ist das klassische Land des Straßenbaus bis ins 19. Jahrhundert hinein geblieben. Und nicht nur durch die Bezeichnung für die moderne Kunststraße ist es vorbildlich für andere Länder geworden. Wir können ohne weiteres annehmen, daß die von Frankreich im Straßenbau jeweils erreichte Stufe die höchste war, die der Straßenbau in Europa überhaupt erklommen hatte. Einen wesentlichen Anteil an dieser Vorzugsstellung Frankreichs hat wohl

die Tatsache gehabt, daß es seit dem 16. Jahrhundert der größte Militärstaat Europas war. Nicht zuletzt für die Armeen sind die großen Chausseen angelegt worden, die wir noch heute in zahlreichen Teilen des Landes bewundern.

Im 16. Jahrhundert müssen wir uns den Zustand des Straßenwesens selbst in *Frankreich* noch recht urwüchsig vorstellen. Allerdings gab es eine größere Anzahl „Großer Straßen", die sog. „Grands chemins". Solcher zählt Charles Estienne in seinem „Straßenführer" (La guide des chemins de France. 1. ed. 1551. 2. ed. 1552. 3. ed. 1553; der größte Teil der 3. Aufl. ist abgedruckt bei Vignon, Vol. I. Pièces justificatives Tit. I ch. II No. 2) 98 auf, und das waren wohl noch nicht mal sämtliche. Diese Grands chemins hießen auch „Königsstraßen" (chemins royaux), und ihre Breite schwankte nach den Landesüberlieferungen zwischen 24 und 64 Fuß. Aber ihre Bedeutung für den Verkehr bestand wohl im wesentlichen darin, daß sie als öffentliche Wege ein Recht auf Benutzung für jedermann gewährten und dann, daß sie zu den Furten und Brücken der Flüsse führten. Ihr Zustand war weit entfernt von einer Kunststraße. Im wesentlichen war es wohl ein in die Felder eingeschnittener Landstreifen, der hier und da an besonders schadhaften Stellen mit Steinen oder Faschinen ausgebessert war. Wir können das aus Estiennes „Guide" zwar nicht mit Gewißheit entnehmen, aber aus einzelnen Bemerkungen schließen. Einzelne Strecken waren aber gewiß schon in Kunststraßen verwandelt, das heißt beschottert oder gepflastert. Eine solche Strecke lag *zwischen Orléans und Paris*, und über ihren Bau unterrichtet uns die bereits angeführte Verordnung vom 15. Februar 1556 in befriedigender Weise. Es scheint eine wirkliche Chaussee im modernen Sinne gewesen zu sein, die hier gebaut wurde, wie wir daraus schließen können, daß den Unternehmern das Recht gewährt wird, alle notwendigen Rohstoffe, nämlich „Steine, Sand u. a." (pierres, grès, sablon et autres materiaux) aus den nächstgelegenen „Steinbrüchen und Sandgruben" (carrières, perrières et sablonnières) sich nach Bedarf zu holen.

Mit Sully, dem ersten Grand voyer, beginnt die systematische und eifrig durchgeführte Wegebautätigkeit der französischen Könige. Schauen wir uns nach Zeugnissen um, die uns den Zustand der Straßen etwa beim Tode Ludwigs XIV. erkennen lassen, so bieten sich uns zunächst wieder einige Reisehandbücher und Landesbeschreibungen als immerhin verwendbare Quellen dar, zu denen sich eine Reihe wertvoller amtlicher Auslassungen und monographischer Bearbeitungen des Gegenstandes gesellen.

In der „Nouvelle Description de la France" von Pigniol de la Force, die 1718 erschien, finden wir zunächst wieder ein Verzeichnis „Chemins des villes de France". Es sind in ganz Frankreich 100 in einer Länge von 2950 Lieues.

Diese Aufstellung, die kein wesentlich anderes Bild als die 165 Jahre ältere des Estienne gewährt, nützt uns aber noch nicht viel, da sie uns keine Auskunft über die Art und Beschaffenheit dieser

Wege erteilt. Das tut nun, wenigstens stichprobenweise, ein Arrêt du conseil d'état vom 20. Februar 1714, den Vignon veröffentlicht hat (Pièces justificatives tit. III. ch. I. No. 42).

Wir erfahren daraus, was uns hier angeht, über den Zustand des französischen Wegewesens: daß in der Généralité von Paris 492 186 Toisen, also rund 1000 km, Chausseen bereits vorhanden waren: „chaussées de pavé de grès, de cailloux et de ferrage" (eiserne Gleise?) und zudem 292 Brückchen (ponceux). Das sind nicht wenig: etwa 40 km auf je 1000 qkm (während heute der Regierungsbezirk Königsberg etwa 200 km „Kunststraßen" auf 1000 qkm besitzt).

Man muß aber alsobald, will man sich eine wahrheitsgetreue Vorstellung vom Zustande des damaligen Wegewesens in Frankreich machen, in Rücksicht ziehen:

1. daß man natürlich diesen Dichtigkeitsgrad sich nicht über ganz Frankreich gleichmäßig verbreitet denken kann: mehr als in irgendeinem andern Lande war die nächste Umgebung der Hauptstadt wesentlich reicher mit Straßen ausgestattet als die übrigen Provinzen;

2. müssen wir uns vergegenwärtigen, daß der Zustand dieser Kunststraßen ein offenbar recht schlechter war. Das lehrt uns nämlich ebenfalls noch der Arrêt du conseil d'état, der überhaupt nur ergangen ist, um die lässigen Wegebauunternehmer zur Rechenschaft zu ziehen und sie zu mahnen, die jahrelang versäumten Ausbesserungen nun endlich vorzunehmen. Aus einer Ordonnanz vom 23. Mai 1718 (abgedruckt bei Vignon, l. c. Nr. 117) erfahren wir, daß auch die beste Kunststraße Frankreichs — die Chaussee von Paris nach Orléans — ganz zerfahren war: „entièrement dégradé et devenu impracticable."

Sah es so aber in der nächsten Nähe von Paris aus, so können wir uns ein Bild von der Verwahrlosung machen, in der das Straßenwesen Frankreichs jedenfalls wieder gegen das Ende der Regierung Ludwigs XIV. geraten war. Schlecht im Stand gehaltene Chausseen sind oft noch schlimmer als mancher Feldweg, der wenigstens in der guten Jahreszeit befahrbar ist.

Die schlechte Verfassung des französischen Wegenetzes um jene Zeit wird uns aber auch von urteilsfähigen Zeitgenossen bestätigt. Siehe z. B. die Mémoire des Abbé St. Pierre vom 6. September 1715 über die Vervollkommnung der Wegepolizei bei Vignon, Pièces justif. Vol. I. tit. III. Ch. II. § 4 A.

Während der Regierungszeit Ludwigs XV. und XVI. nimmt nun aber das französische Wegewesen offenbar einen ganz bedeutenden Aufschwung.

Wir besitzen genug statistische Angaben über die Länge und Art der Kunststraßen Frankreichs aus der letzten Zeit vor der Revolution, um den großen Abstand ermessen zu können, in dem sich damals das Wegewesen im Vergleich mit der Zeit vor 50 Jahren befand.

Nach einer handschriftlichen Denkschrift vom 17. Juni 1774 (bei Vignon, Vol. II) betrug die Länge der Straßen in der Généralité de Bordeaux:

1768	. . . . .	944 217 Toisen
1773	. . . . .	946 216 „

also rund um jene Zeit 2000 km; da die G. de Bordeaux 1198 lieues quarrées maß, das sind rund 28 000 qkm, so würde sich ein Dichtigkeitsgrad von rund 70 km auf den Quadratkilometer ergeben.

Von dieser Gesamtzahl (1773) entfielen auf:

5 Hauptrouten	265 238	Toisen
46 Nebenstraßen	680 978	„

Auf die verschiedenen Wegearten verteilte sich die Gesamtlänge wie folgt (1768):

„Gepflasterte" Chausseen (Chaussées de pavé).	42 252	Toisen
Beschotterte Chausseen, sandiger Tonboden oder Packlager (Chaussées de cailloutis, grave ou empierrement)	853 985	„
Zahl der Brücken usw.	612	

Im Süddepartement der Bourgogne gab es im Jahre 1785 537 155 Toisen Kunststraße, die jährlich 14 860 Kubiktoisen Material und 61 227 Arbeitstage zur Unterhaltung erheischten. Vignon 4, 143.

Von der Ausdehnung des Straßennetzes in ganz Frankreich am Vorabend der Revolution ist mir eine amtlich verbürgte Ziffer nicht bekannt. Die „5000 Lieues", die sich durch alle Monographien und Lehrbücher hindurchschleppen, sind nicht sämtliche damals in Frankreich vorhandenen, sondern nur die am 31. Dez. 1783 „verbesserten" (perfectionnées) Chausseen, unter Weglassung der Gén. de Paris. (Etat des routes perfectionnées etc., mitgeteilt bei Vignon, l. c. M.) Außerdem umfaßt jene Ziffer nur die Pays d'élections; die Pays d'Etat (Bourgogne, Bretagne, Languedoc und Provence) sind also nicht einbegriffen. (Am 1. Januar 1836 betrug die Länge der Routes royales 34 511,9 km [= 8628 lieues] nach der amtlichen Statistik: Dir. gén. des Ponts et Chaussées etc. Recueil de Doc. Stat. Tome I. Routes royales. Routes départ. 1837. p. III. 490 ff.)

Daß aber die so sehr vermehrten Kunststraßen auch besser in Stand gehalten wurden als ein paar Menschenalter vorher, dafür sprechen die zahlreichen günstigen Zeugnisse von Reisenden, die wir gerade aus den 1780er Jahren besitzen. Allen voran im Lobe der französischen Straßen geht Arthur Young, der wegen seiner genauen Kenntnis der englischen Wegeverhältnisse in diesem Falle gewiß ein beachtenswerter Zeuge ist. So daß es fast den Anschein hat, als ob das Urteil, das der Verfasser des Artikels ‚Chemin' in der Encyclopédie fällt, nicht aus eitler Prahlerei hervorgegangen und nicht der Ausfluß chauvinistischer Voreingenommenheit gewesen sei, wenn er sich über den Zustand des französischen Wegewesens also äußert: „Les choses sont maintenant sur un pié à rendre les routes du royaume les plus commodes et les plus belles qu'il y ait en Europe, par les moyens les plus sûrs et les plus simples. Cet ouvrage étonnant est déjà même fort avancé. Quel que soit le côté par où l'on sort de la capitale, on se trouve sur les chaussées les plus larges et les plus solides; elles se distribuent dans les provinces du royaume les plus éloignées, et il en part de chacune de collatérales qui

établissent entre les villes mêmes les moins considérables la communication la plus avantageuse pour le commerce." Enc. 7, 614 s. v. chemin.

Ähnlich äußert sich Mercier: siehe Tableau de Paris 5. 292.

Die übrigen Länder folgten Frankreich in weitem Abstande.

Über den schlechten Zustand der *englischen* Landstraßen im 17. und 18. Jahrhundert besitzen wir, sagte ich schon, eine so umfassende Literatur, die übereinstimmend klagt, daß wir wohl ein Recht haben, ihr Urteil für richtig zu halten.

Besser wurde es wohl erst seit der Mitte des 18. Jahrhunderts, als die Turnpike-Roads in größerer Anzahl von halböffentlichen Gesellschaften gebaut wurden: 1755 Turnpike Act; in den ersten 14 Jahren Georgs III. 452 Gesetze zur Besserung der Landstraßen in den verschiedenen Gegenden. Daß es aber auch miserable „Drehtürstraßen" gab, bezeugt uns Arthur Young, und daß bis in die 1780er Jahre hinein der Zustand der Landstraßen in England mindestens sehr verschieden von Gegend zu Gegend war, dürfen wir diesem Beobachter aufs Wort glauben.

Dann aber trat auch Großbritannien in eine Periode regen Straßenbaus ein, und vom Ende des 18. Jahrhunderts an dürfen wir ein gutes Wegesystem voraussetzen. Wir erinnern uns der vielen, bunten Lithographien mit Postkutschen und Privatfuhrwerken, die in die Jahrzehnte um 1800 fallen und nehmen einige Statistiken zu Hilfe, um unser Urteil bestätigen zu lassen. Vom Anfang des 19. Jahrhunderts an geben die englischen Parlamentsberichte allen erwünschten Aufschluß. Siehe Rep. from the Committee on the Highways and Turnpike Roads in England and Wales; z. B. 1811. Gegen Ende der (Post)-Straßenära (1821) betrug die Länge der Turnpike-roads in England 18244 Miles, in Wales 2631 Miles, also etwa 32000 Kilometer; das macht für England und Wales 200 Kilometer auf den Quadratkilometer, denjenigen Dichtigkeitsgrad, den heute der Regierungsbezirk Königsberg aufweist. Journ. of the Stat. Society of London 1 (1839), 542. In Schottland gab es damals erst 3666 Meilen Chaussee.

In *Deutschland* waren einige der westlichen Staaten mit dem Straßenbau vorangegangen. Wenn Meitzen, Boden 3, 219, die Ansicht äußert, daß die erste Chaussee in Deutschland die 1753 zwischen Nördlingen und Oettingen angelegte gewesen sei, so ist das ein Irrtum. In Hessen hatte man bereits 1720, in Baden-Durlach 1733 mit dem Chausseebau begonnen. Maßgebend für den Schwäbischen Kreis wurde die Information vom 5. Juni 1737. Daraufhin werden im 18. Jahrhundert zahlreiche Straßen verbessert. F. J. Baer, a. a. O. S. 23 ff. Die Reisenden in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wissen vor allem die Chausseen im Gebiet der Stadt Frankfurt zu loben: überall sähe man hier „schnurgerade, hochgewölbte und wohlgepflasterte Straßen"; „jede Stunde Wegs soll der Stadt über 60000 Gulden gekostet haben". Fast ebenso gut sei die 7 Stunden durch Mainzer Gebiet führende Straße. (Risbeck), Briefe eines reisenden Franzosen über Deutschland. 2. Ausg., 2 (1784), 275.

Um diese Zeit fing man auch in *Brandenburg-Preussen* mit dem Chausseebau an. Über die erste Chaussee im Herzogtum Magdeburg und Fürstentum Halberstadt habe ich schon berichtet. In Schlesien und Glatz beginnt man ebenfalls mit dem Bau. 1792 wird eine Chaussee von Potsdam nach Berlin in Aussicht gestellt. Von der Grafschaft Mark erfahren wir 1796, daß der Chausseebau „vor einigen Jahren begonnen und größtenteils vollendet war". Vom Staate unterhaltene Chausseen (andere gab es noch nicht) bestanden im Königreich Preußen:

1810 . . .	419,8	preuß. Meilen	= 3150 km
1826 . . .	668,5	„ „	= 5015 „
1831 . . .	902,0	„ „	= 6765 „

Meitzen, Boden 3, 221.

III. Die Binnenwasserstraßen

Es ist oft und mit Recht darauf hingewiesen worden, daß der schlechte Zustand, in dem sich die Landstraßen während langer Jahrhunderte noch im frühkapitalistischen Zeitalter befanden, den wachsenden Verkehr von ihnen ab und zu den Wasserstraßen hingedrängt habe. Wir werden noch zu prüfen haben, ob und in welchem Umfange es richtig ist, daß auf die Wasserstraßen der Verkehr abgeleitet worden sei und werden festzustellen versuchen, in welchem Anteilverhältnis die beiden Beförderungsgelegenheiten zu einander gestanden haben. Daß die Wasserstraße vor der Aera der Eisenbahn zumal in den letzten Jahrzehnten der frühkapitalistischen Epoche eine große Bedeutung als Verkehrsweg gehabt habe, steht außer Zweifel. Es fragt sich, ob wir in der Lage sind, hier zunächst die äußere Beschaffenheit, insbesondere auch die Ausdehnung dieses Verkehrsweges während des frühkapitalistischen Zeitalters mit Hilfe einiger Zahlen unserer Vorstellung nahe zu bringen.

So wie Frankreich das klassische Land des Straßenbaus ist England das klassische Land der Wasserstraßen, namentlich der künstlichen Wasserstraßen gewesen. Ich beginne daher mit ihm meinen kurzen Überblick über die Entwicklung der Wasserstraßen während der frühkapitalistischen Epoche.

England hat 11 Flüsse „erster Klasse"; das heißt solche mit einer Speisefläche von 1000 Quadratmeilen und mehr, worunter einer (die Themse) mehr als 5000, 2 mehr als 4000, 1 mehr als 3000, 1 mehr als 2000 Square miles Speisefläche besitzen. Diese 11 Flüsse haben zusammen eine Länge von 1239½ englische Meilen. Es hat ferner 14 Flüsse „zweiter Klasse" (solche mit einem catchment basin von 500—1000 Square miles), die eine Länge von 926¾ englische Meilen aufweisen. Diese 25 Flüsse wird man als die dem Lande zur Ver-

fügung stehenden schiffbaren natürlichen Wasserstraßen anzusehen haben. Wann diese in Wirklichkeit schiffbar geworden sind, würde nur eine sehr eingehende Untersuchung, die meines Wissens bisher noch nicht angestellt worden ist, zu erweisen vermögen. Es genügt aber, wenn wir wissen, daß man mit der Schiffbarmachung schon während des Mittelalters beginnt, und daß man vom 16. Jahrhundert an ihr eine wachsende Sorgfalt widmet. Aus der bei Forbes-Ashford im App. III. zusammengestellten Liste ersehen wir, daß im 16. Jahrhundert 9, im 17. Jahrhundert 24 und im 18. Jahrhundert 36 Gesetze zur Verbesserung der Flüsse erlassen worden sind. So wurde beispielsweise die Themse schon 1624 (21 James I c. 32) bis Oxford schiffbar gemacht mit der Begründung „for the conveyance of Oxford freestone by water to London and of coals and other necessaries to Oxford, now coming at a dear rate only by land carriage". Bis zum Ende des 17. Jahrhunderts wurden 8 schiffbare Ströme verbessert, 6 schiffbar gemacht.

Schon 1563 wurde der erste Versuch einer künstlichen Flußregulierung unternommen: der erste britische „Kanal" wurde von Topsham nach Exeter gebaut. Aber erst das 18. Jahrhundert erlebt den großen Aufschwung des Kanalbaus, der ja erst möglich wurde seit der Erfindung bezw. Einbürgerung der Kammerschleuse. Mit dem Bridgewater-Kanal (1759) begann, wie man weiß, die Aera des Kanalbaus in England. 1759 wurde die Bridgewater-Canal Co., 1766 die Staffordshire- und Worcestershire-Canal Co., 1770 die Leeds-Liverpool-Canal Co., 1771 die Chesterfield-Canal Co. inkorporiert. In den 1780er und 1790er Jahren entwickelte sich ein Kanalgründungsfieber, der Vorläufer des Eisenbahngründungsfiebers: von 1789—92 wurden 30 Kanalgesetze verabschiedet, das heißt 30 Konzessionen erteilt, 1792—94 81, 1794—96 41.

Fragen wir nach dem Ergebnis, so bekommen wir leider für die Zeit vor dem 19. Jahrhundert keine genaue Auskunft. Erst im Jahre 1838/39 ist meines Wissens die erste umfassende und genaue Kanalstatistik veranstaltet worden, die ergab, daß damals neben 2236 Meilen schiffbarer Ströme (für die 6 269 000 £ aufgewendet waren) 2477 Meilen Kanäle bestanden (die 24 406 389 £ gekostet hatten). Wir erfahren jedoch (Porter, Progress of the Nat. 312), daß seit 1800 582 Meilen Kanäle gebaut worden waren, so daß etwa 1800—1900 Meilen am Ausgange des 18. Jahrhunderts fertig gewesen wären.

Die Bedeutung des englischen Kanalnetzes, das also noch während des 18. Jahrhunderts eine Länge von etwa 3000 Kilometer erreichte, wird man erst ganz inne, wenn man damit die Entwicklung des Kanalbaus in andern Ländern vergleicht.

In *Frankreich* hatte man mit dem Bau von Kanälen schon unter Heinrich IV. begonnen, und alle größeren Staatsmänner hatten, wie wir schon feststellen konnten, der Hebung und Vermehrung der Binnenwasserstraßen ihre Fürsorge zugewandt. Bis in die 1770er Jahre hinein waren 8 Kanäle fertiggestellt. Aber der Umfang des gesamten französischen Kanalnetzes, soweit es mit Schiffen befahren werden konnte, betrug Ende des 18. Jahrhunderts doch erst etwa 800 Kilo-

meter; nach andern (Holtz) gegen 1000 Kilometer. Nach einer andern (vom Gewährsmann nicht genannten) Quelle hatte Frankreich *1700* 678 Kilometer, *1800* 1004 Kilometer Kanäle. W. Oualid, L'évolution du commerce etc. (1914), 42. Selbst ein paar Jahrzehnte später gab es noch nicht viel mehr Kanäle, die erst durch die Gesetze von 1821 und 1822 eine weitere Ausdehnung erfuhren. Aber noch 1870 hatte Frankreich, das mehr als dreimal so große Land, noch nicht so viel Kanäle als England am Ende des 18. Jahrhunderts. Siehe für die spätere Zeit M. Bloch, Statistique de la France 2^2 (1875), 353 ff.

Über die zeitliche Entstehung der Kanäle in *Deutschland* sind wir durch die wertvollen Zusammenstellungen, die Victor Kurs von den Anfängen des Kanalbaus an vorgenommen hat, besonders gut unterrichtet. Danach wurden in Deutschland gebaut:

Jahr	Kanäle, Durchstiche, Aquädukte usw. km	Kanalisierte Flußstrecken km	Künstliche Wasserwege überhaupt km
Bis 1688	185,50	329,70	529,70
1688—1786	311,90	265,40	741,90
1786—1836	151,53	630,87	782,20
Es waren also im Jahre 1836 vorhanden . .	648,93	1225,77	2053,80

Also die Länge der Kanäle betrug in Deutschland 1786 nur etwa ein Zehntel derjenigen der englischen, selbst 1836 nur etwa ein Fünftel. Nun ist ja freilich die Ausdehnung der natürlichen Wasserstraßen in Deutschland viel beträchtlicher als in England. Aber doch nicht so viel beträchtlicher, um den Vorsprung Englands auszugleichen: es sind im Vergleich zur Fläche gar nicht mehr.

Ich glaube, daß zu dem so viel rascheren Tempo der kapitalistischen Entwicklung in England seit der Mitte des 18. Jahrhunderts nicht am wenigsten sein außerordentlich hoch entwickeltes System von Binnenwasserstraßen beigetragen hat. Doch sind das Betrachtungen, die nicht hierher gehören, wo wir ja nur dem Gleichförmigen der kapitalistischen Entwicklung nachzugehen haben. Und da müssen wir zum Schlusse dieses Kapitels feststellen, daß Kanal und Chaussee die beiden der frühkapitalistischen Zeit entsprechenden Verkehrswege waren, die am Ende dieser Epoche, wenn auch in den verschiedenen Ländern in verschiedenem Verhältnis, einen schon hohen Grad der Entwicklung erreicht hatten. Sehen wir nun zu, wie sich auf ihnen der Verkehr gestaltete.

Zweiter Abschnitt
Der Personenverkehr

Zwanzigstes Kapitel
Das Reisen

Quellen

Als Quellen kommen zunächst alle Reiseberichte in Betracht, von denen uns die von Kaufleuten naturgemäß am meisten interessieren. Wir besitzen deren eine Menge, von denen ich verschiedene im Verlauf der Darstellung namhaft machen werde. Dann sind eine z. T. recht ergiebige Quelle die zahlreichen Reisehandbücher des 16., 17. und 18. Jahrhunderts. Freilich: die „apodemischen" Schriften des 16. Jahrhunderts, das heißt die „wissenschaftlichen" Reiseführer (Paradigmata: Theod. Zwinger, Methodus Apodemica in eorum gratiam qui cum fructu in quocunque tandem vitae genere peregrinari cupiunt. 1577; De arte peregrinandi Libri II. 1591) enthalten nur wenig, was wir für unsere Zwecke brauchen können. Auch von den unzähligen Itinerarien des 16. und 17. Jahrhunderts sind viele (wie z. B. F. Schott, Itinerarii Italiae, Germaniaeque Libri IV. Zuerst 1599; Paul Hentzner, Itinerarium Germaniae, Galliae, Angliae, Italiae. 1612; Mart. Zeiller, Getreuer Reisgefert. 1653; James Howell, Instructions and directions for forren travell. 1650) mehr Landesbeschreibungen als eigentliche Reisehandbücher.

Dagegen sind andere „Itinerarien" wiederum eine für uns unschätzbare Quelle, weil sie genaue Angaben über Reisewege, Reisemittel, Unterkunftsgelegenheit usw. enthalten. Das älteste, dem *16. Jahrhundert* angehörige Reisehandbuch dieser Art, das also ebenso sehr (und mehr) „Hendschel" wie „Baedecker" sein will, ist der Itinerario delle poste per diverse parte del mondo . . . 1563; 12°, 168 paginierte, 8 nicht paginierte Seiten; dessen Verfasser: Giov. da l'Herba, Kuriermeister der Republik Genua zu Rom. Eine Beschreibung und teilweise Übersetzung des seltenen Buches (von dem sich nicht einmal ein Exemplar auf der Bibliothek des Reichspostamtes in Berlin befindet) hat veranstaltet: Jos. Rübsam in der Union postale 1889. Der erste Teil des Itinerario ist für „Post"reisende: „in poste", „auf der Post"; der zweite für Tagreisende: „a giornate", „tagreisslich". Sein Gebiet: Italien, Spanien, Portugal, Frankreich, die Schweiz, die südwestliche Ecke des deutschen Reichs, Tirol und ein Teil der öster-

reichischen Erblande. Gegen Norden und Osten schließt die Linie: Antwerpen, Speier, Augsburg, Innsbruck, Wien ab.

Ein Gegenstück des *17. Jahrhunderts* zu dem Buche des da l'Herba ist der ebenfalls seltene (von Löper in der Union postale 1886 beschriebene und teilweise übersetzte) Nuovo Itinerario delle Poste per tutto il Mondo. Di Ottavio Codogno. Zuerst 1608, dann öfters aufgelegt. Der erste Teil enthält eine Abhandlung der Rechte und Pflichten der Generalpostmeister, der Postmeister, Postschaffner etc., der Geldsorten usw.; der zweite Teil eine Übersicht der „Posten"; der dritte verzeichnet die Abfahrtszeiten der gewöhnlichen Posten zwischen den größeren Städten. Im Anhang werden Sehenswürdigkeiten etc. beschrieben.

Das *18. Jahrhundert* ist reich an ausgezeichneten Reisehandbüchern und Kursbüchern schon ganz im Sinne der unsrigen. Vielleicht das wertvollste Reisehandbuch ist: G. F. Krebel, Die vornehmsten europäischen Reisen. 1. Aufl. 1703. 13. (von mir benutzte) Aufl. 1767. Der erste Teil enthält: Reiserouten, Reisegelegenheiten, Hotels, Reisekosten usw.; der zweite: „Neue Sammlung von Post- und Bothen-Charten der vornehmsten Residenz- und Handelsstädte in Europa samt beygefügten Post-Taxen, Reiserouten u. a. das Postwesen betreffende Verordnungen". Daneben sind etwa noch zu Rate zu ziehen die verschiedenen Reichard'schen Reisehandbücher aus dem Ende des 18. und dem Anfang des 19. Jahrhunderts, z. B. Reichard, Guide des voyageurs en Europe. 1793. 7. (von mir benutzte) ed. 1813.

Bekannte Kursbücher (Routenverzeichnisse): für *England:* A compleat Guide to all Persons who have any Trade or concern with the City of London etc. Zuerst 1740; oft aufgelegt, z. B. als Baldwins New Complete Guide. 1770; M. John Armstrong, An actual survey of the Great Post Roads between London and Edinburg. 1776; für *Frankreich:* Liste générale des Postes de France. 1760er Jahre. Postes impériales. Etat général des Routes de Poste etc. pour l'an 1814; für *Deutschland:* Anhang zum Reise-, Post- und Zeitungslexicon von D. Neue Aufl. 1782.

Für die organisatorischen Probleme sind natürlich auch die legislativen und administrativen Quellen zu Rate zu ziehen.

Literatur

Eine besondere Literatur wüßte ich nicht anzuführen. Ich könnte nur auf die unzähligen, halbwissenschaftlichen Darstellungen: „Wie man früher reiste" verweisen, die sich in Büchern aller Art zerstreut finden. Die Fachliteratur behandelt die Personenbeförderung meist im Anschluß an dasjenige Institut, das man heute versehentlich „Post" nennt. Ich werde ihrer daher in dem Kapitel gedenken, das die Entstehung der „Post" zum Gegenstande hat. Einzelne Spezialschriften nenne ich im Text. Vergleiche im übrigen auch die in den folgenden Kapiteln genannten Werke, von denen die über See- und Binnenschiffahrt auch teilweise sich auf den Personenverkehr beziehen.

I. Zu Schiff

Da ich an dieser Stelle nur die besonderen dem Personenverkehr ausschließlich oder vorwiegend dienenden Transportweisen namhaft machen will, so kann ich von der Beförderung mittels Seeschiffs absehen, die ich vielmehr, da sie nur nebenbei auf Frachtschiffen erfolgte, bei der Besprechung des Gütertransports mit behandeln werde. Eine Ausnahme von dieser Regel, daß es keine besonderen Personenseeschiffe gab, scheinen die Fährboote gemacht zu haben, die zwischen England und dem Festlande fuhren. Sie waren vorwiegend zur Beförderung der Briefe bestimmt und dienten daneben wohl dem Personenverkehr. Wir treffen sie bereits im 17. Jahrhundert auf der Strecke zwischen England und Holland an. 1676 kostet die Überfahrt von Harwich nach Holland 12 sh.[1] Offiziell war die Benutzung der Paketboote zur Überfahrt beliebiger Personen nur gegen Erlaubnisschein des Staatssekretärs gestattet, die selten gewährt wurde. Aber die Boote wurden doch scheinbar häufig (also gegen die Vorschrift?) benutzt[2].

Eine Ausnahmestellung nehmen auch die für die Abwicklung des wirtschaftlichen Prozesses nicht in Betracht kommenden Beförderungen der Pilger aus den Mittelmeerhäfen entweder nach Palästina oder zu den italienischen Wallfahrtsorten (Loreto) und Rom ein. Hierfür gab es wohl schon zur Zeit der Kreuzzüge eigens für den Personentransport hergerichtete Schiffe. Aus einer späteren Zeit (15., 16. Jahrhundert) erfahren wir genaueres über die Überführung der Loretto- und Rompilger aus Triest. Diese lag der Triester Schifferinnung ob, die außerdem auch die Briefbeförderung besorgte. Für die Überfahrt der Pilger wurden sogenannte „Marcilianen" benutzt, und die Behörde schrieb ausdrücklich vor, daß die Pilger nicht zusammen mit Waren befördert werden dürften: „quod dicti provisores nullo pacto permittere debeant quod navigia habentia mercantias debeant nec possint aliquos peregrinos conducere, sed solum illa in quibus non erunt alique mercantie" bestimmt eine Schiffsordnung aus dem Jahre 1525. Attillio Hortis, J Romieri a Trieste im Archeografo triestino. Tom. VII. (1880 81) doc. III. Wir haben hier die Vorläufer der Auswandererschiffe des 19. Jahrhunderts vor uns.

Dagegen gab es auf den Binnenwasserstraßen gleicherweise in allen Ländern teils wohl schon seit dem Mittelalter, sicher seit dem 16. Jahrhundert Schiffe, die einen regelmäßigen Dienst zwischen größeren Städten zwar nicht ausschließlich, aber doch in sehr beträchtlichem Umfange zur Beförderung von Personen

[1] Hyde, Early History of the Post, 329. Vgl. unten.
[2] Herb. Joyce, The History of the Post Office (1893), 72 ff.

unterhielten. Das waren die sogenannten Marktschiffe, die bis ins 19. Jahrhundert hinein eine beliebte Transportgelegenheit geblieben sind.

In *England* wurde vornehmlich die Themse von solchen Tourenbooten befahren, die im Anfang des 16. Jahrhunderts schon als eine ehrwürdige Einrichtung galten.

Die Glanzzeit der Themse als Verkehrsstraße, gerade auch für den Personentransport, scheint sogar das 16. Jahrhundert gewesen zu sein. Zur Zeit der Stuarts, in dem Maße als die Landkutschen aufkamen, nahm die Vorliebe für den Silent Highway, auf dem auch der Adel seine Boote fahren ließ, merklich ab. Doch bestand diese Beförderungsart bis ins 19. Jahrhundert hinein. Hauptwerk: Henry Humpherus, History of the Origin and Progress of the Company of Watermen and Lightermen of the River Thames. 1887. Zit. bei Forbes-Ashford, 167. Für das Ende des 17. und den Anfang des 18. Jahrhunderts findet man verschiedene Tarife für die Beförderung auf der Themse von London aus verzeichnet bei John Chamberlayne, State of Great Britain. Part I., Book III. ch. 10. Vgl. noch Defoe, Tradesman 2[5] (1745), 128. Ende des 18. Jahrhunderts hatte der Personen-Fernverkehr auf der Themse aufgehört, da es wegen der vielen Schiffe oft Tage dauerte, ehe ein Boot sich durcharbeiten konnte. Siehe C. Ph. Moriz, Reisen eines Deutschen in E. im Jahre 1782. Herausgeg. von Otto zur Linde (1903), 6/7.

Einem regelmäßigen Postschiffe begegnen wir in *Italien* auf dem Kanal von Padua nach „Luce" (Lugo?) am Meer, wie aus dem Reisebericht des A. Ryff hervorgeht. Vgl. Tr. Geering, Basel, 428.

In *Frankreich* bestehen die Marktschiffe als aktive Verkehrseinrichtung sicher seit dem 16. Jahrhundert. Die Fahrten wurden von konzessionierten Schiffern unternommen. Im Jahre 1595 erfahren wir von einer Verbindung zwischen Melun und Paris. Auch zwischen Corbeil und Paris bestand eine, woher diesen Flußfahrzeugen, die Reisende, Gepäck und Güter in beschränkten Mengen beförderten, der Name Corbillats, Corbillards anhaftete. Sonst hießen sie coches d'eaux. Die Schiffe zwischen Corbeil und Paris, ebenso wie die zwischen Sens und Paris verkehrten wöchentlich je zweimal zwischen diesen Orten (einmal hin, einmal zurück). Die Fahrt kostete von Sens nach Paris 20 s. (2 fr. 92), zurück 25 s. Die Boote wurden teilweise getreidelt. G. Fagniez, Henry IV., 208.

Auch auf andern französischen Strömen bestand eine Schiffsverbindung. So reist (Ende 16. Jahrh.) Ulrich Krafft von St. Esprit bis Avignon zu Schiff: in 4 Stunden, „was wir mit der Post nicht im Stande gewesen wären". U. Kraffts Denkwürdigkeiten ed. Cohn, 16. Ebenso gab es eine regelmäßige Personenbeförderung auf der Loire, später auf dem Canal de Briare: P. Mantellier in den Mém. de la Soc. arch. de l'Orléanais 7, 333 ff., 375 f.; ebenso auf der Garonne: Granat in der Revue de l'Agenais 28, 25. „Den 7. Juli (1718) trat ich in ein schiff, so man coche d'eau nennt, mit pferden gezogen, die alle 3—4 stunden wechseln; zu nacht aber bleibt man

am land," nämlich auf der Rhône, berichtet uns Zetzner in seinem Reissbüchlein, a. a. O. S. 125.

Am Ende des 18. Jahrhunderts bestand die Einrichtung der Marktschiffe in Frankreich noch unverändert. Die Encyclopédie (s. v. coches) gibt von ihnen eine Beschreibung. Sie blieben wohl die ganze Zeit über Privatunternehmen, während, wie wir sehen werden, ihre Schwestern, die coches de terre, der Verstaatlichung anheimfielen. Über ihre Ausdehnung ist mir nichts bekannt.

Einer besonderen Beliebtheit scheinen sich diese Tourenschiffe in *Holland* erfreut zu haben. „Nichts ist bequemer, als die sog. Treckschyten", erzählt ein Reisender (Anfang 17. Jahrh.), „welche mit einem Pferde auf den Canälen gezogen werden. Diese gehen stündlich und täglich von einem Ort zum andern dergestalt, daß wenn man auf einem Platz in Holland wohnt, zu gewisser Stunde in Amsterdam auf der Börse und des Abends am Haag in Gesellschaft seyn kann, ohne daß man nötig habe „sich anders anzukleiden oder auch mit allerhand Gepäck zu schleppen". Zit. bei v. Gleichen-Russwurm, Das galante Europa (1910), 85/86. Eine andere Schilderung findet sich in dem Reisebericht Rob. Bargraves (1652). Herausgeg. von A. Rode (Progr. der Elmsbütteler Oberrealschule 1905), 29.

Am Schlusse des 18. Jahrhunderts gingen von jedem bedeutenden Orte nach allen Richtungen täglich 3—4 Treckschuyten ab, oft sogar jede Stunde eine und so wohlfeil, daß nicht leicht ein Bettler zu Fuß reiste. Grabner, Briefe über die vereinigten Niederlande (1792). Einen Fahrplan der außerordentlich zahlreichen Treckschuyten und Beurtschiffe für das Ende des 18. Jahrhunderts findet man bei Krebel, Die vornehmsten europ. Reisen 2, 8 ff.

Aber auch auf den *deutschen* Strömen, namentlich auf dem Rhein, bestand seit dem Mittelalter ein reger Reiseverkehr. Regelmäßige Schiffsverbindungen gab es jedenfalls seit dem 17. Jahrhundert; damals fuhren die Marktschiffe zweimal wöchentlich. Sie waren konzessioniert und tarifiert. Im 18. Jahrhundert kostete die Fahrt von Mainz bis Köln 3 Thlr. (Fahrtdauer $2^1/_2$ Tag), bis Koblenz $1^1/_2$ Thlr. Löper, Rheinschiffahrt, 63 f.

Damals verkehrten zwischen Frankfurt und Mainz die Marktschiffe schon zweimal täglich. (Risbeck), Reise 2, 275.

Bekannt ist die lebendige Schilderung, die Simrock, (Das malerische und romantische Rheinland, 151) von dem Treiben auf einem Marktschiff entwirft. Daneben gab es für reiche Leute eigene Fahrzeuge, sogenannte Jachten: bedeckte Nachen mit Fenstern, die aber ziemlich teuer waren. Von Mainz bis Koblenz kostete die Fahrt 3—5 Caroli (16—27 Thlr.). Oder größere Gesellschaften kauften sich einen Nachen und verkauften ihn am Ende der Reise wieder (ähnlich wie Pferd und Wagen). So für die Reise von Mainz nach Köln a. 1700 von Zetzner in seinem Reissbüchlein, S. 53 beschrieben. Vgl. noch Reichard, Guide des voyageurs en Europe. 7. ed. 1813. 3, 194 ff. Auch auf der *Donau* gab es solche Marktschiffe für Personenbeförderung. Ordinari-Flößen begegnen wir auf der Isar und auf

der Donau. Joh. Brunner, Das Postwesen in Bayern (1900), 76 f. Vgl. noch Stephan, Verkehrsleben a. a. O. S. 367 ff.

Der Belesene erinnert sich des Marktschiffes auf dem *Züricher* See, das uns Goethe in Wilhelm Meisters Wanderjahren (im 13. Kapitel des 3. Buches) so anmutig beschreibt.

II. Zu Pferde

Die Beförderung auf den Wasserstraßen zu Schiff war räumlich beschränkt. Freilich: wo sie sich ermöglichen ließ, wurde sie offenbar bevorzugt. So in Holland. Hier treffen wir selbst den pferdelieben Lucas Rem im Boote an[1]. Aber die übliche Reiseart konnte die Benutzung des Schiffes nicht sein. Der Regel nach ritt man zu Pferde, ganz allgemein, bis tief ins 18. Jahrhundert hinein. Wie der mittelalterliche Kaufmann den größten Teil seines Lebens auf dem Rücken des Pferdes zubrachte, so auch noch der Kaufmann des 16. und 17. Jahrhunderts; ja selbst noch im 18. Jahrhundert war das Reiten eine bevorzugte Reiseart. So reiten noch im Anfang des 18. Jahrhunderts die Kaufleute aus Genf, Lion, der Schweiz nach Frankfurt a. M. zur Messe; ebenso die Nürnberger nach München, Salzburg, Bozen[2]; ebenso die Iserlohner Kaufleute nach den verschiedenen Messen[3].

Im Mittelalter war es wohl allgemein üblich, auf eigenen Pferden zu reisen. Noch im 16. Jahrhundert und später wird das häufiger vorgekommen sein. So finden wir Lucas Rem auf seinen unzähligen Reisen der Regel nach auf seinem eigenen Pferde (oder seinen Pferden?) im Sattel.

Natürlich mußte es zu allen Zeiten schon Futterstationen geben, zu denen wohl bald sich auch Gelegenheit zur Nächtigung für Roß und Reiter gesellte.

Aber der große Fortschritt in der Organisation des Reitverkehrs, der, so viel sich feststellen läßt, in allen Ländern Westeuropas im 16. Jahrhundert sich bereits vollzogen hatte, war der, daß man weite Strecken „auf der Post" reiten konnte. Mit dem Verkehrsinstitut, das wir heute dank einem historischen Zufall mit demselben Namen „Post" bezeichnen, hat diese Einrichtung der „Postpferde" nichts zu tun. Diese bestand vielmehr darin, daß stationenweise, also dort, wo zunächst nur eine Futter- oder Unterkunftsgelegenheit gewesen war, nun auch

[1] Tagebuch des L. Rem, ed. Greiff (1861), 12.
[2] Marperger, Beschreibung der Messen und Märkte (1711), 291.
[3] Joh. Steph. Pütter, Selbstbiographie (1798) 1, 7.

Pferde zum Vermieten bereit gehalten wurden. Der Name Post, Poste, Posta für diese Einrichtung stammte von dem lateinischen: „posita statio equorum". Diese Mietpferde stellten entweder private Pferdeverleiher oder der Staat zur Verfügung. An dem Wesen der Verkehrseinrichtung änderte das nichts. Diese erschöpfte sich in der Möglichkeit, gegen eine Leihgebühr ohne eigene Rosse immer wieder frische Reittiere benutzen und dadurch natürlich die Reisedauer abkürzen zu können.

Die Anfänge dieser Reitpost liegen natürlich in den wirtschaftlich fortgeschrittenen südlichen Ländern. Da Marco Polo bereits den Begriff kennt, müssen wir annehmen, daß in *Italien* die Einrichtung der stationsweisen Pferdevermietung schon um 1300 bestand.

Aber auch in *Spanien* und *Frankreich* dürfen wir sie jedenfalls im 15. Jahrhundert schon vermuten. Die Préambule des französischen Edikts vom März 1597 (Isambert, Vol. XV., Nr. 111) läßt darauf schließen, daß Pferderelais, „Postes" genannt, schon bestanden, die aber sehr teuer waren: die Kaufleute reisen „en prenant la poste, qui leur vient à grande cherté" (daneben gab es auch schon „miserable" und „nicht überall fahrende Coches"). Der König bestellt, um das Reisen zu erleichtern und namentlich zu verbilligen (daneben auch: „pour continuer le labourage") „Maistres de relais": Pferdehalter, die subventioniert werden, damit sie eine Anzahl kräftiger Pferde bereit halten: zum Reiten oder zum Vorspann vor Wagen oder Booten. Gleichzeitig wird das Halten von Relaispferden zum Monopol erklärt: nur auf besondere Erlaubnis dürfen Pferde vermietet werden: Verbot, „de fournir les dits chevaux pour courir la poste".

Im 16. Jahrhundert war die Reitpost offenbar über die wichtigsten Handelsstraßen *ganz West- und Südeuropas* verbreitet. Wir können das schließen aus den langen Verzeichnissen in den Reisehandbüchern des La Herba: Mittelpunkt ist Rom: von 69 Posten. Verkehrsadern münden 11 in Rom. Neben Rom sind hervorragende Knotenpunkte: Genua, Bologna, Florenz, Neapel, Venedig, Mantua, Castelnuovo, Mailand, Trient, Innsbruck, Wien, Augsburg, Brüssel, Antwerpen, Paris, Lyon, Avignon, Madrid, Medina del Campo, Lissabon, Valladolid, Barcelona, Sevilla.

Hauptkurse:

Rom—Madrid	117	Posten
„ Antwerpen	98	„
„ Paris	106	„
Niederlande—Madrid	107	„
„ Wien u. a.		

Routenkarte, von Rübsam gezeichnet, l. c. p. 94.

Wir haben aber auch genug Zeugnisse von Reisenden selbst, die auf eine allgemeine Verbreitung der Mietpferde und somit der Reitpost schließen lassen. Ich verweise auf die bekannten Reiseberichte von Andreas Masius (bei Rübsam, J. B. von Taxis, 213, 235), von Lucas Rem, Ulrich Krafft, Andreas Ryff.

Reisedauer (U. Krafft): Augsburg-Ulm 1 Tag, Ulm-Schaffhausen 1 Tag, Schaffhausen-Baden i. Schw. 1 Vormittag, Baden-Aarau 1 Nachmittag, Moudon-Lausanne-Genf 1 Vormittag, Lyon-Vienne 1 Tag. Die ganze Reise von Augsburg nach Marseille dauerte (mit mehrfachen Unterbrechungen) 14 Tage.

Reittarife: Ein Pferd zu mieten kostete: von Straßburg bis Basel 3 fl. 5 kr., bis Zurzach 5, Genf 10, Lyon 16 fl.; nach Frankfurt 6 fl. 5 kr., nach Mainz 6, Worms $4^1/_5$, Speier $3^1/_5$ fl. C. Löper, Zur Gesch. des Verkehrs in Elsaß-Lothringen (1873), 42.

Dieselbe Einrichtung der Reitpost hat sich, wohl unabhängig vom Festlande, in *England* entwickelt und zwar zunächst in rein privatwirtschaftlichem Rahmen: das Vermieten von Stationspferden war hier wie anderwärts ein Gewerbe wie irgend ein anderes Transportgewerbe. Es läßt sich sicher seit dem 16. Jahrhundert nachweisen. J. C. Hemmeon, The History of the Brit. Post-Office (1912), 89 ff. Anfang des 17. Jahrhunderts steht es jedenfalls in voller Blüte. Wir erfahren darüber aus einem bekannten Reisebuche folgendes: „In England towards the South and in the West parts and from London to Barwick, upon the confines of Scotland, Posthorses are established at every ten miles or there abouts." Man bezahlt $2^1/_2$ d. pro Meile für das Reitpferd, $2^1/_2$ d. pro Meile für das Guidepferd, „wenn einer Commissions from the chief Post-master or chiefe Lord of the Councell hat"; sonst 3 d. Morysons Itinerary (1617) Part III, p. 61—62, in New Shakespere Soc. Ser. VI. Harrisons Descr. of E. 251.

Durch die Ordnung vom 30. Juli 1637 wird das Pferdeverleihgewerbe verstaatlicht. Der Tarif bleibt derselbe: 3 d. die Meile und ein Trinkgeld für den Führer.

Eine interessante Ankündigung der Postmeister an der Straße London—Chester im Mercurius Politicus (Ende des Jahres 1658, abgedruckt bei Sampson, History of advertising [1875], 98/99) unterrichtet uns im einzelnen über den Betrieb. Die Postmeister machen bekannt, daß sie an 3 Tagen der Woche Reitpferde, „a good and able single Horse or more", werden bereitstehen haben. Alle, die die Strecke zu reiten wünschen, werden gebeten, etwas vorher, wenn irgend möglich, ihre Absicht dem Postmeister bekannt zu geben, bei dem sie das erste Pferd nehmen wollen: dann werden sie so viel Pferde vorfinden, als sie wünschen.

Das staatliche Monopol wurde 1779 aufgehoben.

Die Reitpost wie das Reisen zu Pferde überhaupt blieben das 18. Jahrhundert, jedenfalls bis in die Mitte des Jahrhunderts, im Schwange. Siehe Miege-Bolton, The Present State of Great Britain. 10. ed. (1745), 150.

III. Zu Wagen

Noch im Anfang des 16. Jahrhunderts reiste im Wagen nur wer krank war oder allenfalls Frauen und Kinder. Der Geschäftsmann also wohl der Regel nach auf Geschäftsreisen nie.

Lucas Rem besteigt den Wagen erst als ihn sein Gelenkrheumatismus niedergestreckt hatte. „adi 6 Julio luos Ich mich also krank und schwach uff ainem hetzwagen (Jagdwagen?) gen Cöln führen“ (S. 22) und später als er ebenfalls krank, zudem mit „Weib, Knecht, megd und hausrat“, ins Wildbad fährt (S. 26 ff.).

Im Laufe des 16. Jahrhunderts, in dem Maße wohl, wie sich die Straßen besserten, wurde die Sitte, im Wagen zu reisen, allgemeiner. Die Kaufleute des 16. Jahrhunderts treffen wir schon häufiger in „gutschen“ an[1]. Das Reisen im Wagen wurde aber noch um die Mitte des 17. Jahrhunderts bekämpft als schädlich für das Volkswohl: es verweichliche, es ruiniere die Pferdezucht[2] u. dgl. Am Ende des 17. Jahrhunderts trat die Benutzung des Wagens wohl als ebenbürtige Form des Reisens neben das Reisen zu Pferde. Gleichzeitig bemächtigte sich in allen Ländern die Organisation dieser neuen Transportart und schuf für sie eine Reihe überall gleicher Verkehrseinrichtungen.

Die Etappen, in denen sich die Organisation des Fuhrwesens entwickelte, waren diese:

erst entstanden private Fuhrgeschäfte, die für ganze Fahrten über Land Wagen vermieteten;

Namentlich Wirte und Metzger organisierten unter dem Namen von Landkutschen den Personentransport. 1560 brachte „der wirt zuo der lanteren zu Jenff“ . . . einen „Rolwagen voller Engellender usz Jenff alhär gehn Basel“. Am folgenden Tage fuhr er wieder ab. Ähnliche Rollwagen, meist von Metzgern gehalten, verkehrten zwischen Basel, Straßburg und Germersheim bzw. Frankfurt. Zur Messe fuhren die Kaufleute des späten 16. Jahrhunderts im eigenen oder gemieteten Fuhrwerk. In einer Garotschen oder goutschen beginnt Ryff im Jahre 1599 seine italienische Reise. Vgl. Tr. Geering, Basel, 428;

dann dehnten die Posthalter, die auf der Station Reitpferde verdangen, ihr Geschäft aus, indem sie nicht nur Reitpferde, sondern auch Wagenpferde den Durchreisenden streckenweise zur Verfügung stellten, die der Eigentümer des Wagens bis zur nächsten Station vorspannen konnte;

dann gesellten sich zu den Mietpferden die Mietwagen an den Stationen: wie man bisher „auf der Post“ geritten war, so fuhr man nun „auf der Post“, sei es daß man im eigenen Wagen mit Postpferden fuhr (was bei diesem „Postieren“ die Regel

[1] Siehe die Fahrten des Andr. Ryff und seiner Berufsgenossen, a. a. O. S. 63. 93.

[2] Mary Bateson in Soc. Life 4, 674.

bildete), sei es daß man auch den von der Station gestellten Wagen benutzte. In beiden Fällen blieb die Verkehrseinrichtung passiv: man nannte sie später Extra-Post im Gegensatz zu der Ordinari-Post;

endlich nämlich wurde der große und entscheidende Schritt getan, der das ganze Fuhrwesen und damit den ganzen Reiseverkehr auf eine neue Grundlage stellte: man wandte auf den Wagenverkehr das Prinzip an, das für den Flußverkehr schon längst bestand: man machte die Fahrpost zu einer aktiven Verkehrseinrichtung, indem man den regelmäßigen Kurs des Stellwagens einführte. Das aber war die Ordinari-Post.

Gleichzeitig vollzog sich in fast allen Ländern ein Wandel in der Organisation des Fuhrwesen insofern, als der Staat als oberster Fuhrherr auftrat und selbst, entweder allein oder neben den Privatfuhrleuten, die „Fahrpost" einrichtete. Offenbar konnte der Stellwagenverkehr auf größere Strecken nur im Großbetriebe bewerkstelligt werden. Und darum konnte nur eine kapitalistische Unternehmung größten Stils (wie das Fuhrgeschäft der Taxis) oder der Staat als Veranstalter in Frage kommen. Für den Reiseverkehr war es natürlich gleichgültig, wer die Fahrpost schuf und zur Entwicklung brachte. Ihm lag nur daran, daß diese Einrichtung bestand und nach allen von mir im 18. Kapitel genannten Richtungen sich vervollkommnete. Offenbar geschah das auch. Und während des 18. Jahrhunderts bildet sich in allen Ländern die Fahrpost zu einer bedeutenden Verkehrsanstalt aus. Am Schlusse der frühkapitalistischen Epoche hatten alle großen Städte, wenn nicht eine tägliche, so eine wöchentlich mehrmalige Stellwagenverbindung. Die Schnelligkeit war im Laufe des Jahrhunderts beträchtlich gesteigert worden: von 40—50 km auf 100—150 km und mehr am Tage.

Die Blütezeit der Fahrpost fällt schon in die hochkapitalistische Epoche: in die beiden letzten Jahrzehnte vor der Erfindung der Eisenbahnen, auf die alle Kräfte mit Macht hindrängten. In den 1820er und 1830er Jahren erreichte der gesamte Wagenverkehr auf den Landstraßen (Privatfuhrwerke, Extraposten, Ordinariposten, Lastwagen) eine Ausdehnung, von der wir uns kaum noch eine rechte Vorstellung machen können. Auf einigermaßen belebten Straßen muß es hergegangen sein wie heute etwa an Renntagen vor den Toren einer großen Stadt[1].

[1] Siehe die lustige Lithographie von Eugen Lami aus dem Jahr 1825, die vervielfältigt ist in dem Buche „Die Straße" (1910).

Die Ziffern, die wir von dem Umfange des Landstraßen-, insonderheit Stellwagenverkehrs aus dem Ende der frühkapitalistischen und dem Beginn der hochkapitalistischen Ära besitzen, bestätigen die Richtigkeit dieses Eindrucks. Ich werde sie im Folgenden mitteilen, wo ich den Gang der Entwicklung, den die Einrichtung der Fahrpost in den einzelnen Ländern genommen hat, kurz skizzieren will. Die Tatsachen sind ja im Allgemeinen bekannt; es handelt sich nur darum, sie einigermaßen sinnvoll zu ordnen.

Frankreich. In der Literatur über das französische „Post"wesen herrscht eine besonders große Konfusion, die zu beseitigen ich mich nicht berufen fühle. Sie stammt daher, daß in der französischen Sprache nicht nur das Wort „Poste" mehrsinnig ist, wie bei uns auch, sondern daß außerdem noch die übliche Bezeichnung Messager, Messagerie eine ganze Menge völlig voneinander verschiedener Bedeutungen hat.

Was sich an der Hand der mir zur Verfügung stehenden Quellen über die Entwicklung des öffentlichen Fuhrwesens in Frankreich aussagen läßt, ist etwa folgendes:

1. Das private Fuhrgewerbe hat frühzeitig einen Stellwagenbetrieb zwischen den größeren Städten eingerichtet. Im Jahre 1647 sollen schon 43 Städte durch Fahrposten mit Paris verbunden gewesen sein. Nach Vic. de Broc, La France sous l'ancien régime 2 (1889), 353, der seine Quelle nicht angibt.

Das von Fagniez, Henry IV., 204 Note 3 aus der Bibl. nat. mitgeteilte Aktenstück vom Jahre 1608, wonach das gesamte öffentliche Fuhrwesen verstaatlicht worden sein soll, ist gänzlich unverständlich und mit allen sonst bekannten Tatsachen unvereinbar.

2. Daneben gab es die Einrichtung der „Extra-Posten", sofern die Pferdevermieter an den Positis Stationibus auch für den Wagenverkehr Pferde zur Verfügung stellten. Das ist zu entnehmen aus dem Edikt vom März 1597, bei Isambert XV, Nr. 111.

Die Pferde der königlichen Relaisstationen wurden 1664 ebenfalls zum Extrapostdienst zugelassen: die ersten Wagen, vor die kgl. Relaispferde gespannt werden durften, hießen Chaises de Crenan. Nach dem zuverlässigen Vignon 1, 25 (ohne Quellenangabe).

3. Im Jahre 1676 wurde vom Staat ein Stellwagendienst eingerichtet: die sog. Messageries royales, dessen Organisation wir aus dem Reglement vom 15. Juni 1678 ersehen können. Danach wurde (das Reglement spricht es nirgends ausdrücklich aus) ein staatliches Überlandfuhrmonopol geschaffen. Wir dürfen das schließen aus der Tatsache, daß im Jahre 1676 die privaten Stellwagenunternehmungen aufgekauft und alle Rechte abgelöst werden. Dagegen wird in den Art. 13 und 14 die Freiheit, Geld und Güter mit beliebigen andern Fuhrgeschäften fortschaffen zu lassen, erklärt. Wir finden es auch anderwärts bestätigt. Doch konnte Privaten auf dem Wege der Privilegierung auch das Recht zur Errichtung eines Überlandfuhr-

geschäfts erteilt werden. Vgl. noch Savary, Dict. 2. 1978. s. v. voiture.

Im Jahre 1790 betrugen (nach dem Almanach royal, später Almanach national) die Preise der Plätze:

Diligences	16 s.	für den Platz und die Postmeile
Cabriolets	10 „	
Carrosses	10 „	
Paiers	6 „	
Fourgons	6 „	

Rechnen wir die Fahrpreise auf Kilometer und Pfennige um, so erhalten wir für die drei Klassen:

14 — 9 — 5 Pfennige; denen
7 — 4,5 — 3 „

für den Kilometer auf den preußischen Staatsbahnen in der 1., 2. und 3. Klasse (ohne Zuschläge) entsprechen.

England besitzt schon in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts ein ausgedehntes Überlandfuhrwesen, wie aus dem 1637 erschienenen „Kursbuch": The Carriers Cosmography (repr. in Social England 1903) ersichtlich ist. Die Stage-coaches kommen um die Mitte des 17. Jahrhunderts auf.

Im Mercurius Politicus vom 1. April 1658 (abgedruckt bei Sampson, l. c. 71) findet sich folgende Ankündigung: „Vom 26. April 1658 an wird der Stellwagen-Betrieb von George Inn, London, nach verschiedenen Städten zu den hier angegebenen Fahrpreisen und Zeiten fortgesetzt werden (will continue to go Stage Coaches . . .). Jeden Montag, Mittwoch und Freitag . . ." folgt Angabe der Orte, der Reisedauer und der Fahrpreise. Es sind 39 Stationen aufgezählt.

Über die Leistungen der englischen Fahrpost, die uns vor allem interessieren, unterrichten genauer folgende Angaben:

1. Preis. Der Einheitssatz betrug 13 d. für 5 engl. Meilen, das sind umgerechnet etwa 14 Pf. auf den Kilometer: genau der Fahrkartenpreis der französischen Diligenzen. Da das niedere Volk in den billigen „Waggons" reiste, dürften die Fahrpreise in beiden Ländern gleich hoch gewesen sein.

2. Schnelligkeit. Jeder Darsteller gibt andere Fahrzeiten an. Folgende Zahlen scheinen mir zuverlässig. Die drei Etappen, in denen sich die Schnelligkeit der englischen Stage-Coach entwickelten, sind folgende:

a) Bis Mitte des 18. Jahrhunderts fuhr die Post sehr langsam, wenige Kilometer die Stunde, und blieb nachts liegen, wodurch die Länge der größeren Reisen noch erheblich ausgedehnt wurde. So wird berichtet, daß noch im Jahre 1742 die eine Postkutsche aus London nach Oxford um 7 Uhr früh abfuhr und ihr Ziel erst gegen Abend des nächsten Tages erreichte. Die Nacht blieb sie in High Wycombe liegen. London—Oxford: 64 engl. Meilen = 103 km. Porter, Progress of the Nations. 3. ed. p. 297.

b) Seit Mitte des 18. Jahrhunderts fuhr die Coach durchschnittlich 4 engl. Meilen (6,4 km) in der Stunde und auf den befahrenen Strecken auch nachts durch. Auf diese Weise ergaben sich folgende Reisedauern:

London—Newcastle (286 engl. Meilen) . .	4 Tage
„ Liverpool (192 „ „) . .	48 Stunden
Liverpool—Glasgow (205 engl. Meilen) . .	$2^1/_2$ Tag
„ Manchester (29 „ „) . .	7—8 Stunden

(noch im Jahre 1798). Porter, a. a. O., der ein besonders zuverlässiger Gewährsmann ist, da er aus eigener Erfahrung berichtet. Vgl. L. Levi, History of British Commerce. 2. ed. p. 17.

c) Im 19. Jahrhundert: als Porter schrieb (also in den 1830er Jahren), fuhren nach seinem Zeugnis sämtliche Posten, die von London ausliefen, 10 engl. Meilen (16 km) die Stunde. Die Höchstgeschwindigkeit betrug (1837) $10^5/_8$ engl. Meilen, die Mindestgeschwindigkeit 6 engl. Meilen, die durchschnittliche Geschwindigkeit $8^7/_8$ engl. Meilen in der Stunde. l. c. p. 301.

3. Kapazität (quantitative Leistungsfähigkeit). Wir besitzen eine sehr wertvolle Ziffernangabe, leider erst aus dem Jahre 1834, also schon aus einer Zeit lange nach Schluß der frühkapitalistischen Epoche, die uns die quantitative Leistungsfähigkeit der englischen Fahrpost ganz genau erkennen läßt. Im Jahre 1834 ist sowohl die Zahl der in sämtlichen Postkutschen Englands verfügbaren Plätze als auch die Länge der Strecken amtlich festgestellt worden, die jede Postkutsche regelmäßig durchfuhr (beide Aufnahmen konnten gemacht werden, weil das Konzessionssystem bestand). Multipliziert man nun diese beiden Ziffern miteinander und das Ergebnis wieder mit 365, so erhält man die Zahl der Personenmeilen (Personenkilometer), die sämtliche Postkutschen Englands im Höchstfalle, das heißt wenn sie immer voll besetzt gefahren wären, im Jahre hätten leisten können. Es sind 597 159 420 engl. Meilen, also 955 355 072, rund eine Milliarde Personenkilometer (1913 fuhren die deutschen Eisenbahnen 41,2 Milliarden Personenkilometer in Wirklichkeit).

Im Westen *Deutschlands* treffen wir schon im Anfang des 17. Jahrhunderts einen regelmäßigen Stellwagenverkehr. 1619 wurde ein regelmäßiger Kutschendienst zwischen Straßburg und Frankfurt eingerichtet; um 1650 gingen regelmäßige „Landkutschen" auch zwischen Basel und Straßburg. C. Löper, Straßburgs Verkehr, 40. Für die Pfalz siehe R. Grosse, Das Postwesen der Kurpfalz im 17. und 18. Jahrhundert (1902), 53. Auch in Mitteldeutschland begegnen wir während des 17. Jahrhunderts regelmäßig fahrenden Stellwagen. So entsteht im Erzstift Magdeburg von 1670 bis 1680 ein ganzes Netz. W. Möllenberg, Zur Gesch. d. Verkehrs- u. Postwesens im Erzstift M., in den Gesch.-Blättern f. Stadt u. Land M. 48. Jahrg. 1913. 2. Heft. S. 155 ff. Das waren zunächst Privatunternehmen, die dann später zum Teil verstaatlicht wurden, wie die Magdeburger, zum Teil neben den Staatsposten weiter bestanden. Unter den deutschen Staatsverwaltungen ging Brandenburg-Preußen ebenfalls seit der Mitte des 17. Jahrhunderts

mit der Einrichtung schnellfahrender Stellwagen voran. Schon im Jahre 1676 berichtet der Arzt Charles Patin von seiner Reise durch den brandenburgischen Staat als bemerkenswerte Tatsache, daß man sich daselbst der Postwagen bediene, welche Tag und Nacht gehen und wo nur beim Wechsel der Pferde ausgeruht werden könne: von Wittenberg nach Berlin: „On se sert sur cette route de chariots de poste qui courent jour et nuit: on ne s'y repose que pour changer de chevaux" ... Ch. Patin, Rel. hist. et curieuses de voyages en Allemagne etc. 2. ed. (1676), 205. Die Posten gingen schon im 17. Jahrhundert zweimal wöchentlich, auf belebten Kursen viermal wöchentlich.

Im Jahre 1690 wird die erste fahrende Reichspost zwischen Nürnberg und Frankfurt eingerichtet. Eug. Hartmann, Entw.-Gesch. d. Posten, 333.

Die übrigen deutschen Staaten folgten nach.

Im Anfang des 18. Jahrhunderts kann Marperger (Beschreibung der Messen und Märkte, 291) schon ganz allgemein über Deutschland berichten): „Durchgehends ... mangelt es nicht an wohl angelegten Posten, sowol ordinairen als extraordinairen, da sonderlich von Hamburg auf Leipzig die sogenannte Hauder-Routen oder frische Relais oder Vorspann-Pferde so wol eingerichtet, daß ein auf die Meß reisender Kauffmann ohngehindert jede Stund, wann er ankommt, wieder fortkommen kann." Klage über schlechte Wege und Zollplackereien, desgleichen schlechte Wirtshäuser. Der bessere Meßkaufmann reiste damals wohl ziemlich allgemein mit „Extra-Post", wie sie Marperger vornehmlich im Sinne hat. Auch Preußen führt im 18. Jahrhundert Extraposten ein. Stephan, Preuß. Post, 136.

Die Schnelligkeit der preußischen Posten war eine ziemlich beträchtliche. Sie betrug schon im Anfang des 18. Jahrhunderts etwa 7 km die Stunde (Memel—Berlin — 94 Meilen — in 104 Stunden). Sie steigerte sich später und namentlich auf kurzen Strecken noch. Im Jahre 1754 fuhr die erste „Journalière" zwischen Berlin und Potsdam: ab Berlin 8^h früh, in Potsdam 12^h; ab Potsdam 4^h, in Berlin 8^h. Da Potsdam etwa 60 km (57,4 Bahnstrecke) von Berlin entfernt ist, so wurden hier 15 km in der Stunde zurückgelegt. Stephan, 311.

Für weite Strecken (das gilt für alle Länder gleichmäßig) verlängerte sich die Reisedauer häufig dadurch, daß kein Anschluß da war. So brauchte man noch im Jahre 1750 für die Reise mit der kais. Fahrpost von München nach Straßburg 12 (!) Tage, weil man in Nürnberg 4 Tage liegen blieb, während die Reisedauer von Straßburg nach München nur 8 Tage betrug. Kaspar Löffler, Gesch. des Verkehrs in Baden (1911), 174 ff.

Zur Feststellung der Fahrpreise genügt es, wenn ich die Sätze einer der vielen Tax-Ordnungen hier mitteile. Sie sind überall annähernd dieselben. Nach der „Tax-Ordnung deren Ordinari fahrenden Posten bey dem kais. Reichs-Post Ambt zu Mayntz" betrug die Reise

Richtung	Entfernung (Meilen)	Person	Passagiergut (100 Pfd.)
		fl. kr.	fl. kr.
Wiesbaden	1	—.20	—.12
Coblenz	19	3.—	1.20
Cöln	20	6.40	3.—
Lüttich.	33	11.—	6.—
Basel	36	12.—	7.—
Augsburg	45	15.—	10.50
München	54	18.—	12.30
Wien	95	31.40	18.—

Das waren 8—10 Pf. für den Personenkilometer: etwa der heutige Schnellzugssatz in der I. Klasse der preußischen Staatsbahnen, das Dreifache des Satzes in der III. Klasse. Die Gepäckfracht betrug bei kurzen Strecken etwa das Doppelte der heutigen (auf den deutschen Bahnen), stieg aber bei weiten Entfernungen auf mehr als das Dreifache des heutigen Betrages. Mit den Sätzen der französischen und englischen Fahrposten stimmen die Sätze der deutschen ungefähr überein: siehe oben S. 265.

Will man aber ein richtiges Urteil über die Kosten des Reisens zur Zeit der Postkutsche gewinnen, so muß man erwägen, daß die Reise so viel länger dauerte als heute und darum so viel teurer war: man bedenke, daß auf einer Strecke wie der von Paris nach Straßburg 11 Nachtlager gehalten wurden; wenn auch natürlich — rückwärts geschaut — die Reisekosten im 18. Jahrhundert ebenso sehr zurückstanden gegenüber denjenigen in wiederum früherer Zeit, als man noch sein eigenes Geschirr oder wenigstens sein eigenes Reittier benutzte.

Mitte des 17. Jahrhunderts kostet eine Reise von Venedig zu Lande durch Deutschland und Holland nach England, die vom 20. Februar bis 29. März dauert, für fünf Personen £ 125. — A. Rode, Rob. Bargrave (1905), 14.

Wie hoch sich die Gesamtreisekosten für Fahrt und Beköstigung im 18. Jahrhundert beliefen, ersehen wir aus einigen Angaben, die Krebel darüber macht. Danach betrugen die Kosten der Reise:

von Hamburg nach Nürnberg „mit dem Bothen" . . 20 RThlr.
„ „ „ Erfurt . . . . . 12 „
„ „ „ Copenhagen mit dem Postwagen
im Winter. . . . . 15 „
im Sommer . . . . . 13 „
„ Paris nach Lyon auf der Diligence, die nur 5 Tage unterwegs war . . . . . 100 liv.
„ Mestre (Venedig) nach Augsburg . . 14—15 Speciesducaten (etwa 130—150 Mk. h. W.)

Diese Preise umfaßten alle Fuhre und Kost; die Fahrt allein ohne Beköstigung von Mestre nach Augsburg kostete die Hälfte. Zetzner zahlt von Marseille nach Lyon „vor frühstück, mittag- und nachtessen, sampt fuhrlohn", „dass man unterwegs für nichts zu sorgen", 52 livres; von Lyon nach Straßburg 85 livres, „wovor er sich und seine pferdt auf der reiss zu verköstigen hat". Reiß-Büchlein, 173. 174.

* * *

Die Beförderung der Personen innerhalb der großen Städte selbst hat zwar für die wirtschaftliche Entwicklung nur nebensächliche Bedeutung, mag aber kurz erwähnt werden.

„Droschken", das heißt Lohnfuhrwerke an bestimmten Ständen der Stadt, gibt es seit dem Ende des 17. Jahrhunderts in Paris und in London, 1739 wurden sie in Berlin eingeführt.

London hatte um die Mitte des 18. Jahrhunderts 800 „hackney-coachmen" mit 2000 Pferden. Defoe, Compl. Engl. Tr. 2, 128; Paris vor der Revolution 1800 (numerierte!) Fiacres. Mercier, dem ich diese Ziffern entnehme (Tableau de Paris 1, 144), schimpft weidlich über das Droschkenwesen in Paris: nichts beleidige den Fremden, der die Wagen in London, Amsterdam und Brüssel gesehen habe, mehr als die Pariser Fiacres mit ihren halbtoten Kleppern. Auch kleinere Städte, wenn sie Mittelpunkte des Luxus waren, wie etwa Mainz in Deutschland, hatten Ende des Jahrhunderts ein geordnetes Kutschenwesen. F. H. Quetsch, a. a. O. 41.

Außerdem gab es Sänften, die den Droschken gleich sich öffentlich feilboten. 1703 schafft der Magistrat zu Leipzig 12 Sänften an: 6 für die gewöhnliche Zeit, 6 außerdem für die Meßzeit. Wilh. Sternberg, Das Verkehrsgewerbe Leipzigs (1905), 1 ff.

In den großen Hauptstädten, wie Paris, war die Sänfte schon gegen das Ende des 18. Jahrhunderts wegen des regen Straßenlebens, das wir uns nicht viel anders als heute vorstellen müssen, unmöglich geworden. Nur in einigen stillen Straßen der Vororte und in Versailles begegnet man den Sänften. „Man muß schon eine an Vapeurs leidende alte Dame von 75 Jahren in der Haube sein oder ein Rekonvaleszent, der einen Rückfall bekommen hat, um sich dieses Beförderungsmittels zwischen den Stößen der Wagen zu bedienen." Mercier, Tableau 11, 344.

Der Stadtomnibus hat ein paar Jahre während des 17. Jahrhunderts in Paris bestanden. Er gehört seiner ganzen Eigenart nach dem 19. Jahrhundert an.

Einundzwanzigstes Kapitel

Beherbergung und Erquickung

Literatur

Eine befriedigende Geschichte des Gasthofswesens unter ökonomischem Gesichtspunkte ist bisher noch nicht geschrieben. Es wäre eine reizvolle, gar nicht übermäßig schwierige Aufgabe, diese Lücke auszufüllen. Einige Ansätze dazu besitzen wir bereits in folgenden Schriften: Francisque-Michel et Ed. Fournier, Histoire des Hotelleries (Cabarets, Courtilles etc.). 2 Vol. 1859. Aus dem Werke: La grande Bohème; behandelt (in halb wissenschaftlicher, halb feuilletonistischer Weise) nur die Schankwirtschaften. Th. von Liebenau, Das Gasthofs- und Wirtshauswesen der Schweiz in älterer Zeit. 1891. Beginnt mit der Darstellung des Hotelwesens zur Zeit der Pfahlbauten (!) und reicht bis ins 19. Jahrhundert; behandelt ebenfalls vorwiegend das Schenkenwesen; enthält aber auch einiges über Gasthöfe und Hotels. Georg Eiben, Gesch. d. Gastwirtschaftswesens vom Altertum bis zur neuesten Zeit. 1907. Skizzenhaft.

Als *Quellen* kommen natürlich vornehmlich Reisebeschreibungen und Reisehandbücher in Betracht.

Sofern man sich bisher in der Literatur mit der Geschichte des Gasthofs- und Schenkenwesens befaßt hat, hat man es im wesentlichen unter „kulturhistorischem" Gesichtspunkte getan, das heißt aus der schwer zu definierenden Anteilnahme heraus an Kuriositäten und Schnurren vergangener Zeiten, an beliebigen Fährnissen und Erlebnissen unserer Vorfahren, an dem sonderbaren Andersgestaltetsein des Lebensstils anno dazumal, das heißt: ohne diese Probleme der Gesellschaftsbildung in einen größeren Zusammenhang einzuordnen und ohne ihr Bewirktsein und ihr Bewirken im Umkreise anderer Gesellschaftsphänomene zu verfolgen; daß heißt mit einem Worte: ohne soziologische Fragestellung.

Und doch bieten wenige Gebiete der Gesellschaftsgeschichte so viel Gelegenheit zu seriösen Betrachtungen, wie gerade das Gasthofswesen, das seinen Zusammenhang mit den verschiedenen sozialen Erscheinungskomplexen auf Schritt und Tritt bekundet. Hier muß ich — im Vorbeigehen — seiner gedenken, weil es

auch für die Entwicklung des Wirtschaftslebens von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist: bestimmte Formen der Handelsorganisationen und damit der Struktur der Gesamtwirtschaft überhaupt sind engstens gebunden an einen bestimmten Entwicklungsgrad des Beherbergungs- und Erquickungsgewerbes, wie das auf den ersten Blick einleuchtet und wie wir zu unterschiedlichen Malen im einzelnen später festzustellen Gelegenheit haben werden.

Bis tief in die hier behandelte Epoche hinein hält der Zustand an, der die frühere Zeit, im wesentlichen auch das europäische Mittelalter gekennzeichnet hatte: bei dem der Kaufmann selber für seine Unterkunft und Beköstigung während der Reise und am Bestimmungsorte Sorge zu tragen hatte. Aus dieser Nötigung heraus waren, wie bekannt, an allen größeren Handelsplätzen die Kaufmannshäuser oder -höfe, die Fondachi, entstanden, in denen Wohnung und Nahrung dem fremden Händler von seinen eigenen Genossen gereicht wurden. Und ein großer Teil dieser Genossenschaftshotels und Clubs blieb bis ins 17. und 18. Jahrhundert bestehen; so der Londoner Stahlhof, den man nach dem großen Brande sogar noch einmal aufbaute, wenn er seitdem auch seinem ursprünglichen Zweck je mehr und mehr entfremdet wurde[1]; so der Fondaco dei Tedeschi in Venedig, dem erst durch die französische Revolution das förmliche Ende bereitet wurde, nachdem er die letzten hundert Jahre hindurch noch ein Scheindasein gefristet hatte[2]. Ja im Jahre 1568 wurde in Antwerpen das große Haus der Oosterlingen, das heißt der baltischen Kaufleute, noch neu errichtet: 250′ lang, mit Lagerräumen im Obergeschoß für trockene Ware, im Keller für flüssige und mit 300 Wohnräumen für Kaufleute im Zwischengeschoß[3]. In Hamburg gab es ein englisches Haus, in dem die englischen Kaufleute noch im 17. Jahrhundert wie selbstverständlich abstiegen: 1653 Rob. Bargraves und Genossen[4].

Und der Fuhrmann, der im 17. Jahrhundert in Deutschland seine Straße zog, kam ganz und gar nicht jeden Abend an einen

---

[1] J. M. Lappenberg, Urk. Gesch. des hans. Stahlhofes in London (1851), 134 ff.

[2] H. Simonsfeld, Der Fondaco dei Tedeschi in Venedig 2 (1887), 164.

[3] Postlethwayt, Dict. of Comm. 1, 81. Art. Antwerpen. 1750 war das Gebäude verödet und diente als Pferdestall und Heuboden.

[4] A. Rode, R. B. (1905), 12.

Ort, wo ihm und seinem Gefährt Unterkunft in einem Gasthofe geboten wurde. Wir kennen die anmutige Schilderung, die Jung-Stilling von dem Treiben seines Vorfahrs entwirft, der „Schirrmeister" seinem Berufe nach war. Er erzählt, wie die Fuhrleute sich mit Proviant versorgten, da sie tagelang an keinem Wirtshause vorbeikamen, und wie sie des Abends, der Sicherheit wegen, ihre Karren in einem Kreis herum aufstellten, so daß einer an den andern stieß und die Pferde in den Schutz dieser Wagenburg, in der sie selbst schliefen, hineintrieben[1].

Aber schon längst hatte ein selbständiges Gasthofs- und Schänkengewerbe sich zu entwickeln begonnen. Von der Entstehung und Verbreitung der Schenken und Gastwirtschaften, der Osteria, der Cabarets spreche ich hernach und verfolge zunächst die Hauptzüge in der Entwicklung des Gasthofwesens.

Die Gasthöfe sind, soviel sich erkennen läßt, aus sehr verschiedenen Wurzeln entsprungen.

1. Die älteste Form der Unterkunftsgewährung stellen die Pilgerherbergen dar, die vielfach, wie bekannt, als charitative Anstalten von Klöstern etc. unterhalten, bald aber auch zu Erwerbszwecken errichtet wurden. Sie waren wohl in vielen Fällen mit Karawansereien oder Ausspannen für die über Land ziehenden Saumtiertreiber und Fuhrleute verbunden und wurden dann auch von Reisenden aller Art benutzt. Es waren oft große Gebäude, in denen Hunderte von Menschen untergebracht werden konnten. Zur Zeit der Elisabeth gab es in England Gasthäuser, in denen 300 Menschen Unterkunft fanden. Solche Massenquartiere waren es offenbar auch, die Erasmus von Rotterdam auf seiner Reise in Deutschland antraf und die er so anschaulich beschreibt: wie in der gemeinsamen Stube oft 80 oder 90 Gäste sich zusammenfinden: Fußreisende, Reiter, Kaufleute, Schiffer, Fuhrleute, Bauern, Knaben, Weiber, Gesunde und Kranke, die „Table d'hôte" an kleinen Tischen zu je 6 Personen speisen usw. Auch in größeren Städten beherbergten die Klöster Fremde[2].

Eine wesentliche Verbesserung erfuhren diese Gasthöfe im 17. Jahrhundert dadurch, daß nun Speise- und Schlafzimmer nach den verschiedenen Ständen getrennt wurden, und daß an Stelle großer kasernenartiger Speise- und Schlafsäle Einzelzimmer

[1] Jung, gen. Stilling, Selbstbiographie; Sämtl. Werke 1, 77/78.

[2] Von *Genf* im 15. Jahrhundert berichtet bei Fréd. Borel, Les foires de G. (1892), 94 ff.

treten. In der *Schweiz* sollen die Emigranten diese Umwandlung befördert haben[1].

2. seitdem das Reisen „auf der Post" in Aufnahme kam, ergab sich von selbst eine neue Gelegenheit zur Unterkunft für diese Art Reisender: das Gasthaus zur Post, das heißt diejenige Posthalterei, bei der der Reisende gewohnheitsmäßig am Abend anzukommen pflegte. Wir erfahren, daß die Posthalter die Reisenden am Nachmittage festzuhalten suchten, indem sie erklärten: sie hätten keine Pferde im Stalle zum Weiterreiten: „so daß ihnen aus Anlaß des Wohnens und der Zeche des Reisenden besondere Einnahmen erwüchsen"[2].

3. unterdessen entstanden in allen größeren Städten Gasthöfe verschiedenen Ranges: angefangen von den „Höfen", den „Hotels", in denen Reisende von Rang und Stand, bis zu den Kaisern hinauf, einkehrten, bis hinab zu den Kretschams an den Toren der Stadt, den Ausspannungen, in denen die Fuhrleute zu nächtigen pflegten. Im 15. Jahrhundert besitzen jedenfalls die größeren Handels- und namentlich Meßstädte Gasthöfe, die zum Teil den adligen Grundherren gehören[3]. In einer großen Meßstadt wie *Lyon* gab es schon in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts 10 „Hotelleries"; in der zweiten Hälfte 16, in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts 12, in der zweiten Hälfte 31. Sie tragen die heutigen Namen: de la Grue, du Lion d'Or, de l'Ours, de l'Estoile, du Cygne etc.[4] (Woher stammen diese Namen?). Bereits im 16. Jahrhundert erlassen die Stadtverwaltungen Gasthofsordnungen, in denen die Preise für das Zimmer usw. festgesetzt waren: so *Nürnberg* (O. vom 8. 10. 1523); *Augsburg* (O. vom 4. 2. 1574).

Das 18. Jahrhundert sah bereits ein über ganz Europa gespanntes, stellenweise ziemlich engmaschiges Netz von Herbergen, Gasthöfen, Hotels in kleinen und in großen Städten.

Besonders früh scheint *England* sein Gasthauswesen vervollkommnet zu haben. Schon die Reisenden des 16. Jahrhunderts rühmen die sauberen Gasthöfe des Landes. In George Inn, Salisbury, schlief Pepys in einem seidenen Bette und hatte daselbst eine vortreffliche,

[1] Th. von Liebenau, a. a. O. S. 109 ff.

[2] Codogno, Itinerario, l. c. 11, 140.

[3] So in *Genf*, wo sie Eigentum des savoyischen Adels waren. Fréd. Borel, l. c. p. 97.

[4] Marc Brésard, Les foires de Lyon au XV. et XVI. sc. (1914), 217 ff.

aber teure Beköstigung. Mary Bateson in Soc. Engl. 4, 676. Im 17. Jahrhundert soll es schon kein Dorf in England mehr gegeben haben, „wo nicht die Bettücher nach Lavendel dufteten, ein leuchtendes Feuer im Kamin und ein Forellengericht mit einem Kruge Ale zu haben gewesen wäre". Daß das eine poetische Übertreibung war, lehren uns die Berichte anderer Reisender. Siehe z. B. das Zitat in Soc. Engl. 5, 200 und namentlich die berühmten Schilderungen Arthur Youngs. Aber dessen Reiseberichte bestätigen doch andererseits, daß im damaligen England das Gasthauswesen im ganzen Lande in hoher Blüte stand. Im XLIII. Briefe seiner Northern-Tour verzeichnet er sämtliche Gasthöfe in den Städten und Flecken, durch die er gekommen ist, meist mit einer tadelnden oder lobenden Note und mit Angabe der Preise für Nachtquartier und Speisen. Der Bericht gewährt das Bild eines bereits wohlhabenden und wohlhäbigen Kulturvolkes auf der Höhe der heutigen Gesittung.

Den Engländern, die vom Auslande zurückkehrten, erschienen ihre Gasthöfe mit den „2 Pfennig-Drucken, den Salzfässern und den Messerbänkchen" sehr überlegen. Und die *Länder des Festlandes* mögen schon damals England in allen Dingen, die den Komfort angingen, nachgestanden haben. Aber daß sie ebenfalls im 18. Jahrhundert ein hochentwickeltes Gasthofswesen besaßen, daran lassen die Reisehandbücher keinen Zweifel aufkommen. In Krebels Europäischen Reisen findet sich für alle größeren europäischen Städte ein Verzeichnis der empfehlenswerten Hotels, das keine einzige Lücke aufweist und in manchen Städten eine stattliche Reihe von Gasthöfen anzuführen weiß.

In *Paris* beispielsweise werden ein Dutzend Gasthöfe, in *Berlin* 5 ersten Ranges, 4 für bescheidene Ansprüche, in *Breslau* werden 3 genannt: Goldene Gans, Blauer Hirsch, Goldener Adler. Von *Leipzig* heißt es (13. Aufl. 1767, 1, 78): „In den Leipziger Gasthöfen und Traiteur-Häusern findet man zwar insgemein prompte und gute Bewirthung: jedoch sind vor andern zu empfehlen: Wölbing auf dem großen Martiusischen (vormals Schelhaferischen) Saale in der Klostergasse; Zimmermann bei der Post; Schmidt, Wapler und der Blaue Engel in der Petersstraße; das große Joachimsthal in der Hayrstraße und Dorns Wittwe am Barfüßer-Pförtchen; Erkel in der Nicolaistraße; Artopäus Senior am Markte; Artopäus Junior im Schiffe und Ritter im kleinen Blumenberge auf der Fleischergasse usw."

Selbst in *Spanien* gab es im Anfang des 18. Jahrhunderts in allen Städten Gasthöfe, nur daß man hier blos Bett und Feuerstelle geliefert bekam und für die Beköstigung selber Sorge tragen mußte. Zetzners Reißbüchlein, l. c. S. 140. Dieser Reisebericht enthält auch sonst viel interessantes Material zur Geschichte des Gasthofswesens.

Diese Angaben weisen offenbar auch schon auf bloße Gast- oder Speisewirtschaften, „Kneipen", hin, in denen man nur speiste und nicht wohnte. Diese hatten sich in allen größeren

Städten ebenfalls bereits entwickelt und der Reisende (Einheimische werden erst in geringerem Umfange dort verkehrt haben) konnte in ihnen oder in den Hotels zur Table d'hote speisen und in der Stadt sich ein möbliertes Zimmer mieten.

„Wer zu menagieren gedenket, logiert sich in den Vorstädten mit Pferden und Wagen ein oder nimmt, so er keine Pferde bei sich hat, ein Logiment in der Stadt und speiset nach seinem Gefallen, wo er die besten Bewirthungen und Gesellschaften findet. —" (für *Berlin*) Krebel, a. a. O. S. 150.

In *Paris* kostete ein möbliertes Zimmer 3, 4 und mehr Livres, in *London* ein Zimmer mit Kammer 16 s. die Woche. Karl Ph. Moritz, Reisen eines Deutschen in England (1782). Ed. O. zur Linde (1903), 11. *Brüssel* galt als besonders teuer: hier kostete ein Zimmer ohne Essen und Trinken täglich ein bis zween Schillinge Brabantisch. Krebel, 1, 670.

Ebenso fand der Reisende unterwegs an allen Orten das Tischlein gedeckt. Vielfach verdang man sich dem Vetturino oder dem städtischen Boten, die für ein Gewisses für Beförderung und Beköstigung, manchmal sogar auch für Unterbringung während der Nacht auf der ganzen Reise sorgten.

Von einem solchen Stange oder Cook des 17. Jahrhunderts berichtet uns schon Jos. Furttenbach in seinem Newen Itinerarium Italiae (1727) und Krebel erzählt uns dasselbe: „Von Mestre verdinget man sich insgemein einem Vetturino oder Fuhrmann, der für Fuhre und Kost bis Augsburg in allem etwa 14 oder 15 Species-Ducaten von einer Person nimmt." (1, 802).

Wie es in anderen Fällen mit der Beköstigung des Reisenden gehalten wurde, sagt uns derselbe, unschätzbare Gewährsmann ebenfalls: „Von Venedig bis Loretto ist der Aufwand mäßig: von Loretto auf Rom gibt man mit einer ordinairen Chaise 8 sc. Rom. oder 9 Spec. Rthlr., dabey man sich besonders beköstiget, und dienet überhaupt zu wissen, daß Reisende sich auf zweyerley Art speisen lassen können, entweder a Pasta oder a Conto. Die erste Art ist die beste und wird man mittags für 3, Abends aber für 4 Paoli wohl bewirthet: außerdem gibt es auch oft für vieles Geld schlechte und wenige Tractamente." Krebel, Europ. Reis. 1, 891.

Man reiste also im ganzen 18. Jahrhundert, wie man sieht, schon recht bequem, zum Teil bequemer als heute oder sagen wir: so „bequem" wie heute mit Cook oder Stange.

Nun fällt aber auf dem Gebiete des „Erquickungswesens", also der gewerbsmäßigen Beköstigung Fremder gegen Entgelt, noch in das Zeitalter des Frühkapitalismus eine Revolution, die den größten sozialen Umwälzungen gleichzusetzen ist, die einen mächtigen Schritt vorwärts auf dem Wege der Entpersönlichung und Mechanisierung unserer gesellschaftlichen Beziehungen be-

deutete: ich meine die Einführung des Nach der Karte Essens an Stelle des Speisens an der Wirtstafel. Ich schließe wenigstens auf die Tatsache (von der ich sonst nirgends eine Notiz gefunden habe), daß diese epochale Neuerung in die letzten Jahrzehnte des 18. Jahrhunderts falle, aus dem Umstande, daß Goethe im 6. Kapitel des 1. Buches der „Wanderjahre" an verschiedenen Stellen mit Begeisterung von ihr spricht. Dort läßt er den „trefflichen Oheim" Hersiliens behaupten: „Keine (!) Erfindung des Jahrhunderts verdiene mehr Bewunderung, als daß man in Gasthäusern an besonderen kleinen Tischchen nach der Charte speisen könne."

Dritter Abschnitt
Der Güterverkehr

Zweiundzwanzigstes Kapitel
Die Seeschiffahrt

Literatur

An erster Stelle und oft allein prangt in den Literaturübersichten der Lehrbücher im Kapitel „Seeschiffahrt“:

W. S. Lindsay, History of merchant shipping and ancient commerce. 4 Vol. 1874/76. Wer hats angesehen? Das Werk verdient in Wirklichkeit den Ehrenplatz, den es meist einnimmt, ganz und gar nicht. Es enthält einen kunterbunten Haufen wirr zusammengeschleppten Materials: es handelt (sehr ausführlich) von Entdeckungsreisen, gelegentlich von der Kriegsmarine, von Seekriegen und Seeraub, von Handelskompagnien (ausgiebig), von Handelsverträgen, von Kolonien und Sklavenhandel, vom Südseeschwindel und Getreidepreisen, von Nelson und Napoleon, von Schmuggel und Schutzzöllen, am wenigsten und ganz unzureichend von der Seeschiffahrt und gar ihrer Organisation.

Auch das vortreffliche Buch von E. Gelcich, Studien über die Entwicklung der Schiffahrt (1882), das ebenfalls in den stereotypen Literaturübersichten (Sie schleppen von Geschlecht sich zu Geschlechte — Und rücken sacht von Ort zu Ort) beim Kapitel „Schiffahrt“ erscheint, gehört nicht hierher: sein Titel führt irre. Es enthält im wesentlichen eine Geschichte der nautischen Wissenschaften und ist in seinen (ungeordneten) Notizen über die Schiffahrt selber ganz und gar von Scherer, Geschichte des Welthandels abhängig. Ein drittes häufig zitiertes Werk: Gasp. Tonello, Lezioni intorno alla marina, sua storia e arte propria ec. 4 Vol. 1829/32 ist rein technologisch. Ebenso oft und ebenso zu Unrecht findet sich unter den Literaturübersichten zur Geschichte der Schiffahrt angeführt das Buch von J. C. de Jonge, Geschiedenis van hed nederlandsche Zeewesen. 6 Bde. in 10, 1833 bis 1848. Es behandelt im wesentlichen die Gesch. d. Kriegsmarine. Dasselbe gilt von Carlo Randaccio, Storia navale universale antica e moderna. 2 t. 1891. In Wirklichkeit ist es mit der Literatur über die Wirtschaftsgeschichte der (See-) Schiffahrt in unserer Epoche sehr dürftig bestellt.

Gerade für die seebefahrenen Nationen *West-Europas* ist mir keine unsern heutigen wissenschaftlichen Anforderungen entsprechende Gesamtdarstellung bekannt.

Für *Grofsbritannien* kommt allenfalls das oben S. 231 genannte Werk von Smiles in Betracht. R. J. Cornewall-Jones, The British Merchant Service being a History of the Brit. Mercantile Marine from the earliest times to the present day (1898 [illustr.]); enthält manche interessante Einzelangabe, aber eine Geschichte der Schiffahrt ist es nicht. Die Zeit bis zum Ende des 18. Jahrhunderts umfaßt etwa ein Viertel des Bandes. Das Hauptwerk für die *Londoner* Schiffahrt, Hafenanlagen, Lagerplätze usw. am Ende des 18. Jahrhunderts ist das gehaltvolle Buch von C. Colquhoun, A Treatise on the Commerce and police of the River Thames, containing an historical view of the trade and port of London etc. 1800.

Für *Deutschland* kommen in Betracht: Verschiedene Schriften von Ernst Baasch, die ich einzeln im Text aufführe: betreffen das 16., 17. und 18. Jahrhundert. Bernh. Hagedorn, Betriebsformen und Einrichtungen des Emdener Seehandelsverkehrs am Ende des 16. Jahrhunderts in den Hansischen Gesch.-Bl. 1909 und 1910 (sehr gehaltvoll). Die ausgezeichnete Schrift von E. Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt (in den Schriften d. V. f. SP. CIII. 1902) bezieht sich ebenso wie das Werk von Max Peters, Die Entwicklung der deutschen Reederei (2 Bde. 1899—1905) im wesentlichen nur auf das 19. Jahrhundert. Doch enthalten beide Bücher, namentlich das Fitger'sche, wertvolle Rückblicke in die frühkapitalistische Epoche. Dasselbe gilt von der auf S. 331 genannten Bremer Handelsgeschichte von F. Rauers.

Brauchbar sind die auf *Österreich* bezüglichen Werke von N. Ebner von Ebenthal, Maria Theresia und die Handelsmarine. 1888. B. Jülg, Die Entwicklung der österreichischen Seeschiffahrt in den Schr. d. V. f. SP., Bd. CIV. 1903.

Über Seeversicherung (VII) insbesondere: C. F. Reatz, Gesch. des europ. Seevers.-Rechts, 1. Teil 1870. Fred. Martin, The history of Lloyds and of marine insurance in Great Britain. 1876. Gut. E. Bensa, Il contratto di assicurazione nel medio evo. 1884 und die sich daran anschließende, im Text genannte Literatur. G. Am. Kiesselbach, Die wirtschafts- und rechtsgeschichtliche Entwicklung der Seeversicherung in Hamburg. 1901. Sehr brauchbar.

Im wesentlichen Handels- und Entdeckungsfahrten beschreiben, enthalten aber auch einiges schiffahrtsgeschichtliche Material Jurien de la Gravière, Les marins du XVI et du XVII siècle. 2 Vol. 1879, und James A. Williamson, Maritime Enterprise 1485—1558. 1913. (Illustr.)

Schiffstypen beschreiben: Edm. Paris, Le musée de marine du Louvre. 1883 (wesentlich Kriegsschiffe), und Arenhold, Die historische Entwicklung der Schiffstypen. 1891. Nützlich, obwohl wesentlich technisch.

Der Artikel „Schiffahrt" im HSt. behandelt geschichtlich nur die Schiffahrtspolitik.

Andere Werke nenne ich im Text.

Die *Quellen* sind ganz zerstreut. Am meisten findet man sie in den Kaufmannsbüchern und Lexiken. Daneben kommen in Betracht die älteren Lehrbücher der Schiffahrtkunst; z. B. Rich. Hall Glower, A Treatise on the theory and practise of seamanship etc. 1808; ferner Memoiren und Unterweisungen alter Seeleute, wie etwa J. F. Martinet, Zeemans Handboek (1781), das ein gutes Bild vom damaligen Seemannsberufe gibt in Gestalt der Unterweisung eines angehenden Seemanns durch einen älteren Berufsgenossen; oder (Jens Jacob Eschels) Lebensbeschreibung eines alten Seemanns. 1835 (sehr interessant; Verf. ist 1757 geboren und die längste Zeit als Kapitän gefahren); oder die Erinnerungen des alten Sloman in Hamburg, auf die sich Fitgers Darstellung vor allem stützt. Auch Schifflisten, wie sie Baasch für die deutschen Seeplätze benutzt hat, können uns gute Dienste leisten.

I. Das Schiff

1. Die Schiffstypen

Die Seeschiffe der Handelsflotte sind bis in das 19. Jahrhundert hinein nach Art und Größe ungefähr dieselben geblieben, die sie beim Ausgange des Mittelalters waren. Nur sind einige größere Typen für die transozeanischen, namentlich ostindischen Reisen (daher auch Ostindienfahrer genannt) hinzugekommen. War das Höchstmaß der venetianischen Schiffe während des Mittelalters 480 t gewesen, so betrug es jetzt bei einigen spanischen Gallionen, sowie bei einigen Schiffen der englischen und holländischen Indienkompagnien 600—800 t. Doch blieben das seltene Ausnahmen. Die Regel war, daß auch die Schiffe der langen Fahrt nicht über 500 t hinausgingen, daß die größten der die europäische Fahrt besorgenden Schiffe aber nicht mehr als 100 bis 300 t Tragfähigkeit hatten, die meisten viel kleiner waren[1].

In einem bekannten Kapitel spricht Ustariz ausführlich über die Vorzüge und Nachteile der größeren und kleineren Schiffstypen. Wir können aus seinen Ausführungen herauslesen, daß die Zeitgenossen grundsätzlich die großen Schiffe verwarfen und die mittleren Typen auch für die ozeanische Schiffahrt für zweckmäßiger hielten. Ich habe an anderer Stelle schon darauf hingewiesen, daß eine Tendenz zur Vergrößerung der Verkehrsmittel nur in ganz geringer Stärke in den Kreisen der Geschäftswelt sich entwickelte (im Gegensatz zu der starken Tendenz zur Vergrößerung der Kriegsschiffe). Weil aber das

[1] Genaue ziffernmäßige Angaben habe ich bereits im 1. Bande auf Seite 703 ff. gemacht, auf die ich den Leser verweise.

merkantile Interesse keine großen Schiffe erheischte, mußten sich die technischen Nachteile großer Schiffstypen entscheidend geltend machen. Diese Nachteile bestanden einerseits darin, daß große, also tiefgehende, Schiffe die meisten Häfen nicht anlaufen konnten[1]; andererseits darin, daß große Schiffe bei der geringen Entwicklung der Hilfsmittel zur Navigierung, Steuerung, Ankerung, Be- und Entladung der Schiffe unüberwindliche Schwierigkeiten bereiteten. Wir müssen uns vergegenwärtigen, daß die Schiffe bis ins 19. Jahrhundert hinein mit einer gewöhnlichen Pinne gesteuert wurden, ohne andere mechanische Hilfsmittel als bei schwerem Wetter gewöhnliche Blöcke und Taljen; müssen uns vergegenwärtigen, welche Mühsal es bereitete, den Anker, der an einem dicken Hanftau hing, mit dem gewöhnlichen Bratspill aufzuwinden, wobei die einzige mechanische Hilfe der Hebel des langen Handspaken war, müssen uns vergegenwärtigen, daß die Schiffspumpen aus ausgebohrten Baumstämmen bestanden. Alle diese Vorrichtungen machten bei jeder Vergrößerung des Schiffes die Bedienung schwieriger und versagten schließlich ganz. Dazu kam, daß man bei großen Schiffen seine Not hatte, sie voll zu bekommen, so daß manche Waren verdarben, weil die Beladung zu lange dauerte. So empfiehlt Savary[2] im Handel mit Westindien Schiffe von 100—200 t, weil bei größeren Schiffen der Tabak, den sie einnahmen, infolge der Länge der Beladung Schaden leiden würde.

Wir werden es daher begreiflich finden, daß die Schiffsgrößen während der ganzen frühkapitalistischen Epoche, jedenfalls während des 17. und 18. Jahrhunderts, nachdem der Ostindienfahrertyp aufgekommen war, unverändert geblieben sind. Folgende Statistik läßt die Beständigkeit der Schiffstypen durch mehrere Jahrhunderte hindurch besonders deutlich erkennen.

Nach den von Baasch veröffentlichten Schiffslisten der Lastadienbücher betrug die Größe der auf den *lübeckischen* Werften erbauten Schiffe über 100 Last im Durchschnitt der Jahre:

1560—1569	133 Last	1620—1629	140 Last
1570—1579	169 „	1630—1639	119 „
1580—1589	152 „	1640—1649	134 „
1600—1608	142 „	1650—1656	134 „
1618—1618	105 „	1661—1669	149 „

[1] Insbesondere für die *holländischen* Häfen nachgewiesen bei (Serionne), Les intérêts des Nations de l'Europe. 1766. 2. 289

[2] Parf. nég. 2. 205.

1670—1679	145 Last	1741—1749	124 Last
1690—1697	174 „	1750—1755	131 „
1700—1707	193 „	1760—1767	126 „
1710—1715	152 „	1783—1785	114 „
1730—1739	129 „		

Die größten Schiffe sind ebenfalls während des ganzen Zeitraumes gleich groß: die allergrößten — über 300 Lasten — werden 1573 (400), 1589 (350), 1700 (305), 1704 (306) erbaut.

2. Die Menge der Schiffe

Hat sich nun auch die Durchschnittsgröße der einzelnen Schiffe bis zum Ende der frühkapitalistischen Epoche nur unwesentlich verändert, so ist doch der Schiffsraum, über den der Handel verfügte während dieses Zeitraumes sehr beträchtlich ausgeweitet worden, was also bedeutet, daß die Zahl der Schiffe in den verschiedenen Handelsflotten entsprechend gestiegen ist. Wir können für die meisten Länder das Anwachsen der Kauffahrteiflotte ziffernmäßig ziemlich genau verfolgen, insbesondere für die schon am Ende der frühkapitalistischen Epoche bei weitem größte Flotte, die englische[1]. Danach war der Bestand der Handelsflotte in den verschiedenen Ländern der folgende:

Schiffsbestand in *Grofsbritannien* am 30. Oktober 1799:

	Zahl der Schiffe	Tonnengehalt	Besatzung
England	11 487	1 337 181	99 309
Davon:			
London	2 436	507 119	38 534
Liverpool	745	128 451	12 985
New Castle	570	126 623	6 120
Schottland	2 031	148 110	12 413
Plantations	2 996	201 743	15 982
Irland	999	49 825	4 835
Großbritannien außer den Kolonien (nebst Jersey, Guernsey, Man) . . .	17 899	1 725 815	135 237

Nach dem Fifth Report of the Commissioners of Naval Inquiry (1803) App. 4. 5.

[1] Ich verweise den Leser wiederum auf die ausführlichere Darstellung im 1. Bande Seite 762 ff., wo ich das allmähliche Anwachsen des Schiffsraums in den verschiedenen Ländern verfolgt habe.

Die *französische* Handelsmarine soll nach einer amtlichen Ermittlung im Jahre 1664 aus 2368 Schiffen bestanden haben, für die ich nach den in jener Übersicht verzeichneten Größenverhältnissen etwa 180 000 t Raumgehalt herausrechne. Pettys Schätzung beziffert jedoch diesen selbst für das Ende des 17. Jahrhunderts auf nur 100 000 t, sicher zu niedrig. Für das 18. Jahrhundert ist mir keine zuverlässige Statistik bekannt.

Leider besitzen wir (meines Wissens) eine Gesamtstatistik der *holländischen* Flotte, die sicher im 17., vielleicht auch noch in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts die größte Europas war, nicht. Nach der schon angeführten, aber nicht sehr glaubwürdigen Schätzung Pettys hätte sie Ende des 17. Jahrhunderts einen Raumgehalt von 900 000 t gehabt, wäre also 9 mal so groß wie die französische, fast doppelt so groß wie die englische gewesen. Die letzte Verhältniszahl kann stimmen.

Die übrigen Staaten folgten den drei genannten Seemächten in weitem Abstande. Ich teile zum Vergleich noch einige Ziffern über den Bestand der deutschen und österreichischen Handelsflotte am Ende der frühkapitalistischen Epoche mit.

Königreich *Preussen:* „Generaltableau der im Jahre 1785 in See gewesenen Schiffe" (Ms.: mitget. v. O. Behre, Gesch. der Statistik im Königreich Preußen (1905), 341. Diese Ziffern waren M. Peters noch nicht bekannt, als er seine oben angeführte Geschichte der deutschen Reederei schrieb. Demgemäß sind seine Ausführungen auf S. 43 zu verbessern).

Anzahl der Schiffe	958	
Zahl der Schiffslasten	68 784	
Wert der Schiffe	4 560 840	Tlr.
Stärke der Mannschaft	3—130	
Größe der Schiffe	5—350	Last
Beschäftigte Personen	7180	

Die Tonnage der *Bremer* Reederei betrug im Jahre 1778 14 781 Registertonnen, verteilt auf 119 Schiffe (in den 1820er Jahren nicht mehr). F. Rauers, Bremer Handelsgeschichte, 19.

Hamburg hatte 1788 159 Schiffe im Werte von 1,6 Mill. Mk. bco.; 1802 wird die Zahl mit 200 angegeben. Quellen zweifelhaft. M. Peters, Die Entwicklung der deutschen Reederei 1, 134 f. Die Ziffern sind offenbar richtig, da sie von anderer Seite bestätigt werden. Nach einem Aufsatz des Senators J. E. F. Westphalen, Über die Hamburger Schiffahrt mit eigenen Schiffen vom 25. Dec. 1827 (mitgeteilt bei E. Baasch, Quellen, 65) besaß Hamburg im Jahre 1798 245 Schiffe, die 23 206 Lasten enthielten, 1816 nur mehr 87 Schiffe mit 7337 Lasten. Die Jahre 1797—99 waren „die großen Jahre" eines raschen Aufschwungs gewesen, so daß sich auch die Steigerung von 1798 erklärt. Der Tonnengehalt der Hamburger Schiffe bezifferte sich noch in den 1830er Jahren erst auf 25 000 Registertonnen.

Der Bestand der *Altonaer* Reederei betrug (1767) 8500 Registertonnen, der gesamten Reederei *Schleswig-Holsteins* im Nordseegebiet

(1806) 30700 Registertonnen. Im Jahre 1830 besaßen sämtliche deutsche Nordseehäfen zusammen noch nicht 100000 Registertonnen (98000) Schiffsraum, während die Ostseeflotte schon 178400 Registertonnen groß war. M. Peters, a. a. O. S. 181, 182.

Stand der *österreichischen* Handelsmarine am 30. September 1760:

Große Schiffe über 100 Tonnen	53
Mittlere Schiffe von 50—100 Tonnen . . .	30
Kleine Schiffe unter 50 Tonnen	44
Gesamtzahl der Schiffe	127
Bemannung	927

Zuwachszahlen der Jahre 1761—1764:

1761	22 Schiffe	mit 3016	Tonnen
1762	14 „	„ 1479	„
1763	19 „	„ 2423	„
1764	21 „	„ 3446	„

v. Ebner, a. a. O. S. 55.

Die *norwegische* Handelsflotte hatte Ende des 17. Jahrhunderts 400—500 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von etwa 60000 Tonnen, im Jahre 1806 1650 Schiffe mit zusammen 180000 Tonnen. A. Th. Kiaer, und H. Rygg, Wirtschaftliche und soziale Verhältnisse des norwegischen Seemannsstandes in den Schr. d. V. f. SP., Band CIV, S. 72 f.

Die *schwedische* Handelsflotte bestand im Jahre 1787 aus 1224 Schiffen mit zusammen 167195 $^{77}/_{180}$ Tonnen Tragfähigkeit. Die Schiffe mit weniger als je 100 Tonnen hatten 79138 $^{13}/_{20}$, die von je 100 bis 500 Tonnen hatten 68816 $^{43}/_{90}$, die von je über 500 Tonnen hatten 19239 $^{11}/_{16}$ Tonnen Tragfähigkeit. Sam. Ricard, Traité gén. du comm. 3, 24.

Hamburg, *Skandinavien* und *Danzig* schätzt Petty Ende des 17. Jahrhunderts auf 250000 Tonnen, *Spanien*, *Portugal* und *Italien* auf 250000 Tonnen, den Tonnengehalt der gesamten *europäischen* Handelsflotte auf 2000000 Tonnen, was der Wirklichkeit nahegekommen sein wird. Die Fehler seiner Schätzungen heben sich zum Teil selbst auf.

II. Die Schiffsbesatzung

Über die Arbeits- und Lebensbedingungen des Seeschiffervolkes in der frühkapitalistischen Epoche wissen wir nicht allzuviel. Am besten unterrichtet sind wir über die Anzahl der Seeleute und ihr Mengenverhältnis zur Schiffsgröße, woraus wir dann weitere Schlüsse auf ihre Lage ziehen können.

Im Vorstehenden habe ich schon einige Ziffern mitgeteilt, die uns den erwünschten Aufschluß geben. Was uns vor allem interessiert ist zweierlei: 1. die relative, 2. die absolute Höhe der Besatzung eines Schiffes.

1. Die relative Höhe der Besatzung wird durch die Anzahl Seeleute bestimmt, die auf jede Gewichts- oder Raumtonne entfällt. Diese Anzahl war vielfach durch die Gesetzgebung festgelegt. Danach hatte ein holländisches Schiff von 80 bis 100 Tonnen 7 Matrosen und 1 Schiffsjungen als Besatzung; ein Schiff von 100—120 Tonnen 8 Matrosen und 1 Schiffsjungen und dann von 20 zu 20 Tonnen je einen Mann mehr. Savary, dem ich diese Angaben entnehme[1], fügt hinzu, daß die Mannschaften der Engländer und Franzosen stärker seien, sich aber ungefähr in einem gleichen Verhältnis zum Tonnengehalt des Schiffes befänden. Diese Beobachtung stimmt mit den Ziffern überein, die wir von der tatsächlichen Bemannung namentlich der englischen Schiffe besitzen.

Nach der amtlichen Statistik für das Jahr 1799, die ich oben mitgeteilt habe, entfällt ein Seemann in England bereits auf etwas mehr als 13 Registertonnen (also etwa 17 t). Die ebenfalls mitgeteilte preußische Statistik ergibt ein Verhältnis von 1 : 19. Wir gehen also gewiß nicht fehl, wenn wir annehmen, daß das Verhältnis auf den holländischen Schiffen (1 : 20) die sparsamste Verwendung von Arbeitskräften darstellte[2]. Dann können wir aber die sehr wichtige Feststellung machen, daß ein Schiff in jenen Jahrhunderten eine sehr viel größere relative Besatzung hatte als heute. Heute nämlich bedient ein Seemann etwa 60 Registertons brutto und etwa 40 Registertons netto[3]. Wollen wir auch nur dieses zweite Verhältnis einem Vergleich zugrunde legen, so würden, da jene Ziffern des 18. Jahrhunderts sich auf Gewichtstonnen beziehen, den damaligen höchstens 20 Tonnen, die auf einen Seemann entfallen, heute mehr als 50 Tonnen entsprechen. Das heißt wenn wir diesen Begriff hier anwenden wollen: die Produktivität eines Seemanns in frühkapitalistischer Zeit hätte nur etwa ein Drittel der der heutigen

[1] Dict. de Comm. 1, 1822.

[2] Nach einer Schätzung in der oben angeführten Denkschrift des Senators Westphalen aus dem Jahre 1827 wären auf einen Mann Besatzung entfallen in Frankreich 13, in England 17, in Nordamerika 22—33, in Preußen 23, in den freien Städten 20 Tonnen. Diese auf praktischen Erfahrungen beruhenden Schätzungen stimmen (bis auf eine geringe Abweichung der preußischen Ziffer) mit den von mir mitgeteilten amtlichen Angaben fast genau überein. Wieweit die Zahl für Amerika stimmt, habe ich nicht nachgeprüft.

[3] Nach dem „Bestand der deutschen Seeschiffe am 1. Januar 1914". Stat. Jahrb. f. d. D. R. 1915.

betragen. Allerdings verschiebt sich das Verhältnis etwas zu Gunsten der frühkapitalistischen Zeit, weil damals das Beladen und Entladen der Schiffe durch die Mannschaft selbst geschah[1].

Aber begreiflicherweise erheischte die unvollkommene Technik, die bei der Bedienung des Schiffes selbst angewandt wurde, einen viel größeren Aufwand an Arbeitskräften als heute. „Von der Arbeit, Anker und Tau aufzuziehen, machen sich die jetzigen Seeleute kaum einen Begriff. Man denke sich, ein 12 Zoll dickes, 4—500 Fuß langes Tau vermittels einer solchen mangelhaften mechanischen Hilfe hereinzubringen und es zur selben Zeit im Kabelgat zu verstauen, so wird es leicht erklärlich, daß die damaligen Schiffe mit so großer Mannschaft fahren mußten." (Sloman). Dazu kam, daß die Takelage sehr kunstvoll geworden war. Die bedeutsame ökonomische Wirkung dieser so sehr viel geringeren Produktivität der Schiffsleutearbeit in alter Zeit liegt auf der Hand: die Frachten wurden hochgehalten.

2. Die absolute Höhe der Besatzung eines Schiffes interessiert uns unter einem andern Gesichtspunkt. Sie muß uns nämlich dazu verhelfen, uns über die innere Struktur der Arbeitsorganisation auf den Seeschiffen in früheren Jahrhunderten Aufschluß zu verschaffen. Die Zahl der eine Schiffsbemannung bildenden Seeleute war nämlich der Regel nach so klein, daß wir ohne weiteres eine im wesentlichen noch handwerksmäßige Wirtschaftsverfassung voraussetzen dürfen. Nicht sowohl die Durchschnittszahl von Matrosen, die auf ein Schiff entfällt, spricht dafür, obwohl auch sie zu beachten ist: in der englischen und österreichischen Flotte nach den oben mitgeteilten Ziffern sind es 9 Mann, in der preußischen noch nicht 8, als vielmehr die Tatsache, daß nur bei den ganz wenigen allergrößten Schiffen eine beträchtliche Anzahl von Schiffsleuten erreicht wurde. Nach dem holländischen Mengenverhältnis hatte ein Schiff von 300 Tonnen erst 17 Mann, ein solches von 400 Tonnen erst 22 Mann, ein solches von 600 Tonnen erst 33 Mann Besatzung. Wir wissen aber, daß das schon Ausnahmen waren. Die große Masse der Seeschiffe war 100—200 Tonnen groß, hatte also 8—13 Mann oder wenn man die stärkere Besatzung der übrigen seefahrenden Völker annehmen will, vielleicht 10 bis 20 Mann. In *Hamburg* rechnete man nur 4 bis 12 Matrosen

[1] Rob. M. Sloman bei Fitger, a. a. O. S. 30.

durchschnittlich auf die „Equipage“ [1]. Das waren aber Mannschaften, die mehr in einem genossenschaftlich-handwerksmäßigen Verhältnis als in einem reinen Unterwerfungsverhältnis zu dem Schiffsführer stehen mußten. Dieser war unter ihnen, seiner sozialen Stellung wie seinen Kenntnissen und seiner fachmännischen Ausbildung nach, vielmehr ein Primus inter pares, wie etwa der Maurer- oder Zimmermeister bei den großen Bauten in früherer Zeit als ein kapitalistischer Unternehmer im heutigen Sinne. Und er war es, der die Seeleute anmusterte, nicht etwa ein über ihm stehendes Reedereiunternehmen. In Frankreich hieß dieser Kapitän alten Stils „Maître“, „Patron“; in England „master (under God!)“. Er wurde selbst für eine Reise vom Schiffsherrn angeworben und sorgte dann für die Herbeischaffung von Mannschaft (wenn auch in Übereinstimmung mit dem Eigentümer des Schiffes) [2]. Wir dürfen aber annehmen, daß sich ebenso wie zwischen dem Eigentümer des Schiffes und dem Schiffsführer, so auch zwischen diesem und dem Schiffsvolk dauernde Beziehungen ausbildeten, die auch zu dauernden Beziehungen zwischen dem Schiffe und seiner Besatzung führten. Schiff und Schiffer waren innerlich eng miteinander verbunden, zwischen ihnen bestanden Bande persönlicher Art. Wir wissen z. B. [3], daß es Sitte war, die Mannschaft nicht, wie jetzt sofort nach Ankunft des Schiffes abzulohnen, sondern für mehrere Reisen auf demselben Schiffe zu belassen. „Viel kam es vor, daß sie (die Seeleute) aus Anhänglichkeit an den Kapitän für viele Reisen immer wieder auf demselben Schiffe Engagement nahmen“. (E. Fitger).

Daß die Arbeit der Matrosen eine schwierige Berufsarbeit war, zu deren Erlernung ein regelmäßiger Studiengang vorgeschrieben war, wie bei der gewerblichen Tätigkeit, trug dazu bei, den handwerksmäßigen Charakter des Seeschiffergewerbes zu erhalten. Der schon öfters erwähnte vortreffliche Gewährsmann, der alte Sloman, stellt uns die frühere Schiffsarbeit lebendig vor Augen, wenn er sie also schildert: „Die Matrosen pflegten bei ihrer Arbeit beständig zu singen, und ihr lustiger Gesang (beim Laden und Löschen des Schiffes), der schon von weitem gehört wurde, wird noch manchen in Erinnerung sein ... Je

[1] Kegel, Der Handel in H. 1806. § 500.

[2] Dict. de Commerce 2, 854 ff., wo die das Heuerwesen regelnden Ord. de la marine von 1681 und 1685 im Auszuge mitgeteilt sind.

[3] Sloman, a. a. O.

schwieriger die Arbeit, desto mehr erschöpften die Matrosen ihre Kräfte mit lautem Gesange. So unpraktisch die ganze Handhabung auch war, so hatte sie doch etwas Gemütliches und Fröhliches; es war nicht wie jetzt die trockene Arbeit einer großen Fabrik".

Eine wichtige Feststellung können wir aber noch machen, die sehr dazu beiträgt, die Wesenheit des früheren Schifferberufes zu erkennen: die meisten Seeleute waren bodenständig: sie selbst oder ihre Eltern waren mit kleinen Anwesen an der Küste ansässig. Das ist uns wenigstens für die deutschen Verhältnisse verbürgt[1] und es liegt kein Grund vor, in andern Ländern eine Abweichung von dieser Regel anzunehmen. Wir müssen uns ja immer gegenwärtig halten, daß das alte Schiffergewerbe ein Saisongewerbe war: während des Winters ruhte die Schiffahrt.

Eine durchaus zünftige Organisation treffen wir bei der kleinen Fahrt, selbst in Holland noch im 18. Jahrhundert. Wir werden diesen Schiffern, die die sogenannte Beurtschiffahrt von Amsterdam nach Frankreich, England und Deutschland betrieben, noch in anderem Zusammenhange begegnen. Hier soll nur festgestellt werden, daß diese Teile des Schiffsgewerbes noch durchaus in handwerksmäßigem Rahmen weiter bestanden. Es handelte sich denn auch in der Tat um ganz kleine Schiffsbetriebe. So schrieb die Ordnung von 1613, die im 18. Jahrhundert noch in Geltung war, vor, daß der Schiffsführer persönlich bei der Beladung des Schiffes zugegen sein müsse und ähnliches. Das Recht zu diesem Schiffsbetriebe war an die Bedingung geknüpft, daß der Schiffer mindestens seit 4 Jahren Bürger von Amsterdam sei. Die Vorstände der Schiffergilden ordnen den Verkehr[2].

III. Die Beschaffung des Schiffes

Während der ganzen frühkapitalistischen Epoche blieb es Sitte, daß der Kaufmann eigene Schiffe laufen ließ. Ja, er war zuweilen nicht nur sein eigener Reeder, sondern auch sein eigener Schiffbauer, wie wir es von den Manlich im 16. Jahrhundert

[1] Vgl. von Reden, Die deutsche Rhederei usw. (in seiner Zeitschrift Band I, S. 383 f., insbes. S. 402 ff.) und E. Fitger, a. a. O. S. 114 f.

[2] Siehe die genannte Ordnung bei J. P. Ricard, Nég. d'Amst. 127 f.

vernehmen, die ihre Schiffe „auf eigene Kosten haben erbauen, zurichten, mit Geschütz, Kraut, Loth und Proviant versehen lassen“ [1]. In einer mittleren Seestadt wie *Emden* bildete im 16. Jahrhundert die Verselbständigung der Reederei noch keineswegs die Regel: 80% des Ostseehandels war Handel in eigenen Schiffen [2]. Aber noch im 18. Jahrhundert sehen wir selbst den *französischen* Großkaufmann seine eigenen Schiffe ausrüsten: er ist der „Armateur“, er hat seine Kapitäne usw.[3] In den *deutschen* Seestädten, namentlich in *Hamburg*, galt es noch in den 1830er Jahren als Ehrenpflicht eines anständigen Kaufmanns, daß er eigene Schiffe zur See hatte. Hören wir wieder, was der alte Sloman darüber zu sagen weiß [4]: „Etwas besonders Charakteristisches war der Umstand, daß es damals mit wenigen Ausnahmen keine Reederei im eigentlichen Sinne des Wortes gab ... Häuser von Bedeutung besaßen stets ein oder mehrere Schiffe; ich glaube fast, man war der Ansicht, daß es zur Stellung derselben gehöre“.

Die Kleinheit und verhältnismäßige Billigkeit der Schiffe verhalfen diesem Bestreben des Kaufmanns, selbst Schiffe zu besitzen, schneller zum Ziele. Zuweilen taten sich auch mehrere Kaufleute zusammen, und erwarben auf gemeinsame Kosten ein Schiff.

Die Zustände, wie sie uns der alte Sloman für das Hamburg der 1830er Jahre schildert, waren nun aber in den seebefahrenen westeuropäischen Nationen offenbar schon in viel früherer Zeit überwunden worden. Offenbar bildete es hier mindestens seit dem 17. Jahrhundert die Regel, daß Schiffe den Kaufleuten von besonderen Geschäftsmännern gegen Entgelt zur Verfügung gestellt wurden, das heißt: gab es bereits eine Reederei als selbständigen Beruf. Aber auch in den deutschen Seestädten bestand neben der Sitte eigene Schiffe fahren zu lassen, schon lange die Möglichkeit, auf fremden Schiffen zu verladen.

---

[1] Mit Bezug auf ein Schiff, das die Manlich von Marseille nach Lissabon absegeln lassen: U. Krafft, Denkwürdigkeiten (1862), 20. Die M. hatten solcherart 7 Schiffe auf dem Meere.

[2] B. Hagedorn, Betriebsformen usw., a. a. O. 36. 396.

[3] Siehe die anschauliche Schilderung im Négociant patriote (1779) 7. 83 ff.

[4] Bei Fitger, a. a. O. S. 28. Büsch (Sämtl. Schriften über die Handlung 1, 282 f.) nennt vornehmlich 1. die Kolonialhandelkaufleute; 2. die Besitzer großer Plantagen; 3. die Küstenfahrer als Besitzer eigner Schiffe.

Die gewerbsmäßige Reederei reicht weit in das Mittelalter zurück. Mindestens läßt sich auf Grund der rechtsgeschichtlichen Quellen mit Sicherheit feststellen, daß Schiffe verschartert wurden (es wäre denkbar: von Schiffseignern, die selbst Handel trieben, also noch nicht im eigentlichen Sinne berufsmäßige Reeder waren):

So heißt es in der Tabula de Amalfa, (die Texte nach der Fassung im Black book of the Admirality, Vol. IV.) „Si algun mercader nolieiara nau o leny." Cap. CCXVII. „e si ell haura promes al senyor de la nau . . ." „Si algun mercader haura noliciada algun nau o leny."

Und auch im Hansagebiet begegnen wir dieser Form der Schiffsnutzung, wie folgende Rechtsvorschriften erkennen lassen: Jus marit. lubecense in usus osterlingorum (1299): art. XVIII. „so we so huret en schip . . ." art. XIX. „so wellick man sin schip selven schepet mit sineme gude." Dat Gotlandsche Waterrecht: art. 12 „item, welk man een schip huret to ener bescheiden tijt . . ." art. 13. „item, dar eyn man sin schip uth deit luden unde dat schip vorschepen." art. 15. „item efte men medet eynen man en mester van enem schepe, dat schip hort to twen efte dren . . ." Wisby Stadslag van Sciprechte (15. Jahrhundert): Ch. V. „So wanne lyde to sceppe winnet und ghevet dar up enen godes penning." Ch. VIII. „So we en scip mit selscap winnet." Englische Übersetzung: if any one has hired a ship in partnership with others.

In der früheren Zeit dürfen wir annehmen, bestand eine innige Beziehung zwischen den Kaufmannsgilden und den Schiffergilden: sie vereinbarten die Fahrten und Frachten, nicht die einzelnen Kaufleute. Für die verschiedenen Kaufmanns-Genossenschaften (Kontore) verhandelten die Vorsteher, Frachtherrn genannt, ihnen hatten die Mitglieder ihre Waren aufzugeben. Die Schiffer mußten erst die Bürger der Stadt berücksichtigen, die Kaufleute erst die Schiffer der städtischen Schiffergenossenschaften befrachten, ehe sie frei verfügen konnten. Das ist beispielsweise in *Hamburg* noch im 16. Jahrhundert der herrschende Zustand: Damals fingen die englischen Merchant adventurers an, über die Köpfe der Älterleute der Hamburger Englandfahrer hinweg hamburgische Schiffe zu befrachten, und Hamburger Schiffer „jagen" ihre Schiffe mit allerhand Waren voll, ohne sich um Verträge zu kümmern. Sehr gut behandelt diese Dinge: G. H. Kirchenpauer, Die alte Börse, ihre Gründer und Vorsteher (1841), 23 ff.

Allmählich entwickelte sich dann wohl (wir sind noch ziemlich im Dunkeln) eine freies Reedereigewerbe in den Hauptseeplätzen.

Während der frühkapitalistischen Epoche erlangt das Reedereigewerbe seine höchste Blüte in *Holland*, dank vor allem der Tatsache, daß die Niederländer ein internationales Frachtgeschäft betrieben.

---

[1] Dict. de Comm. 2, 173.

„C'est un des principaux commerces que font les Hollandais: ils sont les Voituriers de toutes les Nations de l'Europe[1].“ „The article of freight or carriage of merchandizes by shipping is next to their fisheries, the sheet anchor of the Commerce of the Hollanders.“[2]

Die Reederei blieb auch hier wohl der Regel nach Partenreederei, wie wir aus der Darstellung bei Ricard[3] entnehmen dürfen: „il y a un très grand nombre de gens dans Amsterdam, parmi lesquels il y a beaucoup de Boutiquiers et même des Artisans, qui s'associent ensemble pour faire bâtir ou pour acheter des Navires, plutôt pour les donner au fret ou pour les faire voyager pour autres, que pour leur propre compte.“

Ja es gab in Amsterdam im Anfang des 18. Jahrhunderts schon Leute, die Schiffe scharterten, ohne selbst etwas zum Versenden zu haben, um sie den Kaufleuten zur Verfügung zu stellen: also „Spekulanten“ in Schiffsfrachten: „faisant ce négoce là seulement par spéculation, pour tâcher de gagner quelque chose sur le fret“[3].

Der Kaufmann konnte sich nun des Schiffes, das ein anderer für ihn ausrüstete und bereit stellte, bedienen, indem er es entweder ganz scharterte oder seine Einzelware als Stückgut (en cueillette) darauf verfrachtete. Auch diese doppelte Form der Nutzung ist uralt. Schon in der Tab. Amalph. heißt es (Cap. CC XVIII), daß der Kaufmann das Schiff „de tot o de partida“ schartern könne[4].

Angesichts der Kleinheit der Schiffe scheint im 17. und 18. Jahrhundert die Chartepartie häufig gewesen zu sein. Die Kaufmannsbücher beschäftigen sich mit besonderer Vorliebe mit ihr und den mit ihr verbundenen Rechtsformalitäten: Die Chartepartie mußte immer vor einem Notar abgeschlossen werden u. dgl.[5]

In Holland hatte sich nun aber während des 17. Jahrhunderts auch schon das Institut der Schiffsmakler entwickelt, wodurch dem Warenhandel eine wesentliche Hilfe zu teil wurde.

---

[1] J. P. Ricard, Nég. d'Amst., 124.

[2] Postlethwayt, Dict. 1, 244.

[3] J. P. Ricard, l. c. p. 125.

[4] Beispiele sowohl für Verfrachtung des ganzen Schiffes als für Stückgüterfracht aus dem Mittelalter bei Goldschmidt, 341 Anm. 36a.

[5] Siehe z. B. Hatton, Merchant Magazine (1725), 263 ff. Savary und Postlethwayt, s. h. v.

Die Schiffsmakler hießen Cargadors, als welches Wort hier also in einem andern Sinne als dem üblichen angewandt wurde.

In Amsterdam belehrt uns J. P. Ricard: „il y a une sorte de Courtiers qu'on appelle Cargadors, qui ne font autre métier que de chercher du fret pour les Navires".[1]

Ende des 18. Jahrhunderts gab es 33 christliche und 5 jüdische Schiffsmakler in Amsterdam[2]. Dieser Schiffsmakler bediente sich sowohl der Reeder wie der Kaufmann, jener um sich mit der Nachfrage nach, dieser um sich mit dem Angebot von Schiffsräumten in Verbindung zu setzen.

J. P. Ricard (l. c. p. 119 ff.) gibt uns eine genaue Beschreibung dieser Einrichtung und Schilderung der bei der Schiffsverfrachtung sich abspielenden Vorgänge. Wenn jemand ein Schiff befrachten will, das eine bestimmte Reise unternehmen soll, so wendet er sich an einen oder zwei Cargadors, die für den Ort, wohin das Schiff bestimmt ist, arbeiten (also es war schon eine geographische Spezialisierung eingetreten!) Wenn diese Makler das Schiff im Ganzen verschartern können, tun sie es.

Wenn sie aber nur Stückgutfracht bekommen, so lassen sie Zettel drucken, die sie an mutmaßliche Auftraggeber verteilen oder an der Börse anschlagen lassen, wo diese Frachten gehandelt werden. Etwa in dieser Weise:

Nach Königsberg

Das Schiff liegt vor der alten Stadtherberge. Der Kapitän Theunis Alofse aus Vlieland wird (unter Gottes Beistand) mit seiner Fleute, einem außergewöhnlich guten Segler, mit Namen Der Schäfer, bestückt mit 10 Kanonen und anderen Kriegsmaterial im Verhältnis, aussegeln, wenn ihm jemand Waren oder andere Güter anvertrauen will und wird sie getreulich abliefern. Man wird gebeten, sich an Theunis Block, Makler und an Pieter Heyms zu wenden.

NB. Ladung wird nicht angenommen ohne vorherige Rücksprache mit den Cargadors, noch ohne vorherige Vereinbarung der Fracht. Die Konnossemente müssen mit der Ware eingeliefert werden.

Will also ein Kaufmann Güter nach Königsberg versenden, so hat er sich nur mit dem auf der Ankündigung genannten Cargador in Verbindung zu setzen und mit diesem die Bedingungen festzusetzen. Dann schickt er die Waren durch seinen Bootsmann an Bord und bekommt eine Empfangsbescheinigung, den sogenannten Pilotenschein (billet de Pilote), auf Grund dessen er die 3 oder 4 Konnossemente ausschreibt. Diese übergibt er dem Cargador zugleich mit der Empfangsbescheinigung. Der Cargador händigt ein Konnossement mit

[1] J. P. Ricard, Nég. d'Amst., 119.

[2] Sam. Ricard, Traité du Comm. 1, 91.

dem Recif du Pilote dem Kapitän des Schiffes aus und gibt die 2 oder 3 andern dem Absender zurück.

Ähnlich sind die Vorgänge im umgekehrten Falle: wenn der Kaufmann ein Schiff durch einen oder mehrere Cargadors für Chartepartie oder Stückfrachtbeförderung suchen läßt.

Neben den Schiffsmaklern gab es Schiffskommissionäre in Amsterdam, deren sich die auswärtigen Verfrachter bedienten.

Braucht ein solcher für irgend eine Spekulation ein Schiff, so erteilt er seinem Kommissionär in Amsterdam den Auftrag, auf seine Rechnung ein Schiff zu schartern, das in dem und dem Hafen Fracht nehmen und da und dahin segeln soll. Der Kommissionär läßt durch seinen Makler ein ihm geeignetes Schiff mieten und unterzeichnet die Chartepartie, von der er seinem Auftraggeber unter Beifügung der Kostenrechnung eine Abschrift übersendet. Er bleibt dem Kommittenten haftbar für die Einhaltung aller Verfrachtungsbedingungen usw. Das Frachtkommissionsgeschäft war eines der Hauptgeschäfte der satten holländischen Kaufmannschaft. Sam. Ricard, Traité 1, 187.

Diese Organisation der Frachtenvermittlung, die an Vollkommenheit nichts zu wünschen übrig läßt und heute kaum besser ist, war nun aber, wie es scheint, eine Besonderheit Hollands oder genauer Amsterdams, wo eben, wie wir sahen, das Schiffsfrachtgeschäft schon im 17. Jahrhundert ein blühender Geschäftszweig geworden war. Daß ähnliche Organisationen weder in England noch in Frankreich bestanden, glaube ich aus der Tatsache schließen zu dürfen, daß die beiden Klassiker der Handelskunde in diesen beiden Ländern: Postlethwayt und Savary in ihren Wörterbüchern unter den betreffenden Stichworten zwar beide eine genaue Darstellung des Schiffsmaklerwesens in Amsterdam bringen, kein Wort aber darüber verlauten lassen, daß eine ähnlich Einrichtung in ihren Ländern ebenfalls bestehe. Was sie sonst, wo sie von fremden Bräuchen und Gewohnheiten berichten, nie zu unterlassen pflegen. Ich gebe Spezialisten anheim, zu untersuchen, ob die Überlegenheit, die hier, wie in so vielen andern Fällen, Amsterdam auf dem Gebiete der börsenmäßigen Organisation an den Tag legt, vielleicht wiederum auf den tätigen Einfluß seiner jüdischen Kaufleute zurückzuführen ist.

IV. Die Organisation der Schiffsreisen

Die Tatsache, daß es ein selbständiges Reedereigewerbe gibt, besagt noch nichts über die Gelegenheiten, die dem Kaufmann zur Verschiffung seiner Waren zugebote stehen. Denn auch der Schiffseigentümer, der sein Schiff gegen Entgelt zur Ver-

fügung stellt, kann sich völlig passiv verhalten und abwarten, bis der Kaufmann ihn in Anspruch nimmt. Dann befindet sich dieser in keiner wesentlich andern Lage als wenn er sein eigener Reeder ist. Er selbst muß die Fahrgelegenheit erst schaffen. Von ihm allein hängt es ab, in welche Richtung und wann ein Schiff abgeht. Dieses ist nun offenbar in aller früheren Zeit und auch während der frühkapitalistischen Epoche in den meisten Fällen der Stand der Dinge. Bei allen Chartepartien versteht sich ja diese Form des Verkehrs von selbst. Denn das vom Kaufmann ganz gescharterte Schiff ist sein ausschließliches Verkehrsmittel, das nur durch ihn in Bewegung gesetzt wird. Alsdann gibt es so viel Verkehrsgelegenheiten als der einzelne Kaufmann oder allenfalls eine auf Verabredung gemeinsam vorgehende Gruppe von Kaufleuten sich schaffen.

Es bedeutet bereits eine höhere Stufe der Verkehrsorganisation, wenn die Schiffseigentümer aus eigener Initiative Fahrten unternahmen. Diese Stufe war im 18. Jahrhundert wenigstens in den ökonomisch am weitesten fortgeschrittenen Seeplätzen erreicht. Wir haben bereits von solcher Aventureschiffahrt Kenntnis erhalten, wo wir den Amsterdamer Schiffer kennen lernten, der seiner Kundschaft bekannt gibt, daß er beabsichtige, mit seinem Schiffe nach Königsberg zu segeln. Allerdings unter der stillschweigenden Bedingung, daß eine genügende Beteiligung stattfindet. Für den einzelnen Kaufmann ist hierdurch immerhin schon einiger Vorteil gewonnen: er kann jetzt, auch ohne daß er selbst ein Schiff schartert, ohne daß er sich selbst um das Zustandekommen einer Fahrt nach Königsberg bemüht, seine paar Kisten nach diesem Orte versenden, für den Fall, daß auch andere Kaufleute in genügender Menge dieselbe Gelegenheit benutzen. Diese Aventurefahrt[1], bei der der Schiffer von Hafen zu Hafen fuhr, um die Rückfracht einzunehmen, ist die Vorläuferin derjenigen Organisation des Schiffsverkehrs, die der Handel erstrebt und die erst einen gesicherten Handelsbetrieb ermöglicht: der Einrichtung regelmäßiger Linien. Nimmt der Warenversand in einer bestimmten Richtung weiter zu, so

[1] Wir begegnen ihr schon im 17. Jahrhundert, offenbar als einer allgemein bekannten Erscheinung: wertvolle Aufschlüsse gewährt Defoes Robinson Crusoe. Diese Aventurefahrt, die er „Frachtfahrt" nennt, ist (außer der Fahrt auf Chartepartie oder Cartepartie) die einzige, die Büsch beschreibt. Sämtl. Schr. über die Handlung 1, 286 ff.

daß zum Beispiel jedes Frühjahr mit Sicherheit auf ein volles Schiff von Amsterdam nach Königsberg zu rechnen ist, so bedeutet es nur eine förmliche Anerkennung dieser Tatsache, wenn Theunis Alofse eines schönen Tages an der Börse bekannt gibt: mein vortrefflicher Segler, mit Namen „der Schäfer", wird von nun an jeden 15. Mai von der alten Stadtherberge nach Königsberg in See gehen: die regelmäßige Linie Amsterdam-Königsberg ist ins Leben gerufen. Unnütz zu sagen, daß aller moderner Schiffsverkehr auf der Einrichtung der regelmäßigen Linien beruht, die ihm sein ökonomisch-eigentümliches Gepräge verleihen, ohne die der moderne „Welthandel" nicht möglich wäre.

Wann, wo und wie ist die „regelmäßige Linie" zwischen Seeplätzen entstanden? Begegnen wir ihr schon in der frühkapitalistischen Zeit? oder gar im Mittelalter, wie einige behaupten?

Versteht man unter einer „regelmäßigen Linie" nichts anderes als den regelmäßigen Verkehr von Schiffen zwischen zwei Hafenplätzen, so reicht diese Form der Schiffahrt weit in das Mittelalter zurück. Denn sowohl im Norden wie im Süden Europas hatte sich ein solcher regelmäßiger Verkehr wohl schon im 13. Jahrhundert entwickelt. Es ergab sich ganz von selbst die Gepflogenheit der mittelalterlichen Reeder und Kaufleute, ihre Schiffe in „Karawanen" fahren zu lassen — so hießen diese Flotillen in *Italien* ausdrücklich: caravanae[1], während im *Norden* die Einrichtung samflot hieß, die ebenfalls schon im 13. Jahrhundert rechtlich geregelt war — sei es um der größeren Sicherheit willen, sei es weil ja der Handelsverkehr in den periodisch wiederkehrenden Messen sich abspielte, also zu bestimmten Jahreszeiten die Zufuhr der abzusendenden und die Herbeiholung der eingekauften Waren erfolgen mußte. Die nach einem bestimmten Hafen segelnden Schiffe fuhren dann zu bestimmten Zeiten ab.

So gibt z. B. Uzzano folgende Abfahrtszeiten der venetianischen Galeeren an:

nach Soria und Catalonia	vom	15.	bis	20. Januar
„ Romania und Trapezunt . . .	„	8.	„	20. Juli
„ Beiruth	„	8.	„	25. August
„ Alessandria	„	8.	„	25. September
„ Flandern	„	8.	„	25. April

Della dec. 4, 101.

[1] Heyd, Levantehandel 1. 198.

Auch „staatlich“ subventionierte Schiffskurse hat es in den italienischen Seestädten des Mittelalters gegeben: so in *Pisa:* Ad. Schaube, Die wahre Beschaffenheit der Versicherung in den Jahrb. f. NÖ. III. F. 5, 52; so in *Venedig:* nach Flandern, Cypern, italienischen Häfen: Pegolotti, Della merc. cap. XXXI. (Della dec. 3, 140/41.) P. spricht von einem Nolo di Commune di Vinezia in Fiandra (in Cipri etc). Die Galee waren „armate“ aber doch wohl keine Kriegsschiffe, sondern „galee de traffico“. Das was wir darüber wissen, ist etwa folgendes: Senatsbeschluß v. 25. Nov. 1333 (bei Romanini, Storia di V. (3, 378 seg.) besagt: „quod ad viagium flandris armentur per speciales personas galee VIII ita q. non sint plures nec pauciores et q. illi q. voluerint armare ad ipsum viagium compareant et faciant se scribi ad curiam maiorem infra VIII dies dando pleziariam de exequendo dictum viagium secundum usum.“ Die Galeeren müssen 280 Milaria ad pondus subtile laden, müssen 200 homines solutos haben, davon Ruderer 180, ballistarii 12. Sie fahren zwischen 9. und 13. April ab; liegen in Flandern (Brügge) 45—50 Tage; sind sie besonders rasch gesegelt und sind die 50 Tage schon vor den 25. August abgelaufen, können sie bis 25. 8. liegen bleiben.

Was wir sonst noch über die Organisation wissen ist folgendes:

1. Der Staat vermietete seine Staatsschiffe für eine Reise an den Meistbietenden: ein Auktionsprotokoll für das Jahr 1332 bei Romanini, t. III. Doc. I;

2. jeder Mieter erhält vom Staate 6000 duc. Subvention, s. Senatsbeschluß vom 12. 2. 1517 Suppl. II. in dem untengenannten Buch von Brown 2, 364. Nr. 841. Vgl. Pref. p. LXII;

3. für eine bestimmte Zeit des Jahres hatten diese Galeeren das Monopol der Güterbeförderung: Nr. 843 bei Brown;

4. an der Spitze des Geschwaders stand ein vom Senat ernannter, aber von Reedern und Kaufleuten bezahlter Admiral;

5. daneben fuhren Privatschiffe: l. c. Pref. LXXI;

6. solche Vermietungen fanden nach verschiedenen Richtungen statt: die flandrischen Galeeren sind nur der bekannteste Fall;

7. die Vermietungen fanden nicht regelmäßig, sondern nur im Bedarfsfalle statt.

Viele und gerade die wichtigsten Punkte bleiben dunkel, namentlich erfahren wir über das Verhältnis des Staats oder der Schiffsausrüster zu den Waren versendenden Kaufleuten nichts genaueres. Auch in der ziemlich umfangreichen Literatur findet sich über die Organisation kein befriedigender Aufschluß. Vgl. Brown, Cal. of State Pap. and MS. rel. to English Affairs existing in Venice etc. 1864 f. Heyd, Levantehandel 2, 708 ff. G. Schanz, Engl. Handelspolitik 1, 124 ff. Neuerdings hat den Gegenstand behandelt, ohne etwas belangreiches zu sagen, Ad. Schaube, Die Anfänge der venezianischen Galeerenfahrten nach der Nordsee in der Histor. Zeitschr. Nr. 101, 1908. S. 28 ff.

Auch *Genua* unterhielt solche „staatlichen“ Kurse nach Flandern. Heyd a. a. O.

Staatsconvoien zum Schutz der Handelsschiffe entwickelten sich in allen seefahrenden Staaten; namentlich seit dem 16. und 17. Jahrhundert wegen der zunehmenden Kriege und Seeräubergefahr: in Frankreich seit 1517, in Niederlanden seit 1651, in England neugeordnet seit 1662, in Hamburg seit 1662. Siehe E. Baasch, Hamburgs Convoischiffahrt und Convoiwesen. Ein Beitrag zur Gesch. der Schifffahrt und Sch.-Einrichtungen im 17. und 18. Jahrh. 1896.

Haben wir es hier mit „regelmäßigen Linien" in dem Sinne, den wir heute mit dem Ausdruck verbinden, zu tun? Offenbar nicht. Die Tatsache, daß die Schiffe zu einer bestimmten Zeit nach den angegebenen Richtungen absegelten, beweist natürlich nichts. Denn Schiffe mögen so regelmäßig abfahren, wie sie wollen: so lange es sich um Schiffe handelt, die der Initiative des Verfrachters ihre Abfahrt verdankten: sei es, daß es seine eigenen Schiffe sind, sei es daß er allein oder in Gemeinschaft mit andern das Schiff gechartert hat, ist es keine „regelmäßige Linie". Eine „regelmäßige Linie" in dem hier gebrauchten Verstande liegt, wie ich sagte, immer erst dann vor, wenn das Schiff ohne Zutun des Kaufmanns allein aus der Initiative des Reeders abfährt; und abfährt, gleichgültig, ob es Fracht hat oder nicht. Erst wenn diese Verkehrseinrichtung besteht, kann der Kaufmann — und das ist der springende Punkt — mit der sicheren Möglichkeit der Versendung auch einzelner Warenpartien zu bestimmten Zeiten rechnen und kann demgemäß disponieren. Von den venetianischen Staatsgaleeren wissen wir aber, daß sie nur im Bedarfsfalle, also wenn schon Nachfrage nach Schiffsräumten bekannt war, vermietet wurden.

Dieser regelmäßigen Karawanenschiffahrt begegnen wir nun auch in den späteren Jahrhunderten; auch auf dem Ozean. Das berühmteste Beispiel ist das der *spanischen* Gallionen und der spanischen Flota.

Von Spanien liefen regelmäßig zu den Messen in Vera Cruz (für Mexiko) und in Porto-Belo für Peru eine Anzahl Schiffe aus: die Flota nach Mexiko, die Galliones nach Peru[1]. Der spanischen Sitte gemäß fuhren die Schiffe einmal im Jahre unter starker militärischer Bedeckung auf einer ganz bestimmten Route in Gemeinschaft ab und kehrten in Gemeinschaft zurück. Die Regelmäßigkeit der Messen in den beiden genannten Hafenplätzen tat das ihrige, um diese Flotten auch zur Einhaltung einer be-

[1] Über Flota und Gallionen vgl. Dict. de Comm. 1, 919 und Ulloa, 2. partie Ch. XII.

stimmten Zeit zu nötigen, so weit dieses nicht die klimatischen Verhältnisse (Winde im Golf von Mexiko!) und die Jahreszeiten bereits besorgten.

Diese spanischen Convoi-Fahrten bestanden bis in die 1730er Jahre.

Letzte Flota Novembre 1735, letzte Gallionen Februar 1737 „depuis ce tems ce commerce ne s'est plus fait que par vaisseaux détachés, munis de permissions de la cour d'Espagne." Anm. des französischen Übersetzers des Ulloa; l. c. p. 95.

Aber auch sie dürfen wir nicht der „regelmäßigen Linie" eines Reedereibetriebes gleichsetzen. Sie waren Ausläufer des Mittelalters, nicht Ansätze einer neuen Entwicklung. Diese fallen vielmehr, soviel ich sehe, ganz in die neuere Zeit und sind wohl kaum früher als in den Anfang des 17. Jahrhunderts zu verlegen.

Eine der Quellen, aus denen am frühesten die Einrichtung der regelmäßigen Schiffslinien entsprungen ist, ist wohl die Reihen- oder Beurt-(Bört-)fahrt (Beurt-, holl. = Reihe). Diese aus dem Mittelalter überkommene Organisationsform der Schiffahrt, die auf allen Strömen eingeführt war, auch während der frühkapitalistischen Epoche meist weiter bestand und vielfach sich erst recht entwickelte und die ich ausführlicher dort behandeln werde, wo ich des näheren auf die Binnenschiffahrt eingehe, diese Reihen- oder Börtfahrt bestand auch (seit wann?) zwischen den *holländischen* Seestädten (Amsterdam) und einigen Seeplätzen der benachbarten Länder. Nach der schon erwähnten Ordonnanz vom 27. April 1613 fuhren Beurt-schepen. Beurt-schuyten zwischen Amsterdam und folgenden Seehäfen: Rouen, St. Valeri in Frankreich; London in England; Hamburg und Bremen in Deutschland. Diese Schiffe besaßen das Monopol der Stückgutbeförderung. Ebenso bestand im 17. und 18. Jahrhundert eine Börtfahrt zwischen Hamburg und Rouen, Havre, Dünkirchen, Bremen und England[1]; desgleichen zwischen Emden und verschiedenen Nachbarhäfen[2].

Nun ist aber Reihenfahrt noch keineswegs dasselbe wie „regelmäßige Linie"; nicht einmal in dem wörtlichen Verstande, geschweige denn in dem Sinne einer aktiven Beförderungs-

[1] E. Baasch, Die Börtfahrt zwischen H., Bremen und Holland (Forschungen zur hamb. Handelsgeschichte. Bd. 2). 1898; derselbe, Quellen z. Gesch. von H. Handel und Schiffahrt (1910). VIII. S. 308 ff.; XVI. S. 708 ff.

[2] B. Hagedorn, Betr. Formen usw. Hans. Gesch.-Bl. 36, 398 f.

gelegenheit zu bestimmter Zeit. Ursprünglich enthält die Reihenfahrt gar keinen Einschlag von Regelmäßigkeit: sie besagt rein negativ: Du Schiffer B darfst nicht vor dem Schiffer A fahren. Später enthält sie die Einrichtung, daß immer ein Schiffer sich zur Fahrt bereit hält. Diese regelmäßige Reihenfahrt bedeutet einen Schritt auf dem Wege zur „regelmäßigen Linie". Sie verschafft dem Kaufmann eine Versendungsgelegenheit: certus an, aber incertus quando. Sie ist noch keine regelmäßige Linie.

Erst wenn in die Ordnung der Reihenfahrt die Bestimmung aufgenommen wird: ein Schiff fährt regelmäßig an dem und dem Tage ab, gleichgültig ob es voll ist oder nicht, ist eine „regelmäßige Linie" — regelmäßig in zeitlicher und räumlicher Hinsicht — geschaffen. Eine solche Bestimmung findet sich nun aber bereits in der Ordnung für die Amsterdamer Bört-Schifffahrt von 1613, wenigstens für die Fahrt nach London und Rouen. Danach geht alle 8 Tage ein Schiff nach London, alle 10 Tage ein Schiff nach Rouen ab. Mindestens alle 8 oder 10 Tage: sind sie schon früher voll, so fahren sie sofort ab. Diese Einrichtung bestand unverändert im Anfang des 18. Jahrhunderts, als Ricard fils den Amsterdamer Handel beschrieb.

Ähnliche regelmäßige Verbindungen, die ihren Ursprung in einer Reihenfahrt zünftiger Schiffer hatten, haben wohl zwischen andern Orten benachbarter Küsten ebenfalls bestanden. Wir wissen es z. B. von den Seeplätzen der *nördlichen Adria*. Regelmäßige Marktschiffe verkehren im 16. Jahrhundert zwischen Luce (Lugo?) und Venedig[1]. Zwischen Triest und Pontelagoscuro bestand im 18. Jahrhundert eine regelmäßige Küstenfahrerlinie, ebenso eine zehntägige Verbindung (corriera) zwischen Triest, Mesola, Cremona und Pavia unter Benutzung des Postromes[2]. Von Portofino nach Genua fuhr A. Ryff gleichfalls mit einem „Postschifflin", das uns schon zu der folgenden Darstellung hinüberleitet.

Die ersten regelmäßigen Linien von *Hamburg* und *Bremen* fallen jedoch in das 19. Jahrhundert[3]. Oder haben die Bört-

[1] Nach dem Reisebericht des A. Ryff Tr. Geering, 411.

[2] N. Ebner von Ebenthal, Maria Theresia und die Handelsmarine, 38 f. Über die alte Börtfahrt zwischen Triest und den Orten der benachbarten Küsten siehe Hortis, J Romieri a Trieste l. c. doc. III. V.: die Gemeindeverwaltung wies jedem Schiffe „la sua volta" zu: „navigium ad quod spectabit volta" (p. 210).

[3] E. Baasch, Gesch. der Handelsbeziehungen zwischen H. und

fahrten nach den europäischen Häfen schon zu regelmäßigen Linien sich entwickelt?

Aber die Tourenschiffahrt hat noch einen andern Ursprung, das ist das Postschiff oder wie der Engländer, der diese Einrichtung geschaffen hat, richtiger sagt: das Packet-boat. Wenn nämlich ein Inselreich wie *England* einen regelmäßigen Briefverkehr mit dem Festlande unterhalten wollte, so mußte es eine regelmäßige Bootsverbindung einrichten, die allerdings zunächst nur der Briefbeförderung in engstem Rahmen zugute zu kommen brauchte (und tatsächlich zunächst auch nur kam: wir werden in dem Kapitel, in dem die Entwicklung der Briefbeförderung zur Darstellung gelangt, sehen, wie in den Anfängen wirklich nur Briefsäcke zwischen Calais und Dover hin und her geschickt wurden). Aber bei etwas weiterer Ausdehnung dieses Betriebes mußte sich die Gelegenheit zur Beförderung wenigstens kleiner Stückgüter, von Paketen, auf den regelmäßig fahrenden Postschiffen ergeben. Das Briefschiff wird zum Paketboot und solcher Paketboote verkehrten zwischen England und dem Festlande im Anfang des 18. Jahrhunderts schon mehrere: es gab 3 Paketboote für die Fahrt nach Frankreich, 3 nach Holland, 3 nach Irland, 2 nach Spanien, 2 nach Flandern. Diese Einrichtung bestand offenbar schon im 17. Jahrhundert. Unter der Königin Anna wurden dann Paketboote auch über den Ozean regelmäßig befördert: jeden letzten Donnerstag im Monat ging ein Schiff von der Themse ab nach Barbados, Montserrat, Nevis, St. Christopher, Antigo und Jamaica[1].

Dieses Postschiff nach Westindien mußte sich nun aber mit einem andern Schiffe, das ebenfalls von England in jener Richtung auslief, zu bestimmten Zeiten regelmäßig begegnen: mit dem „Permissionsschiff", das England im Frieden von Utrecht durchsetzte, um darauf — offiziell! auf dem Wege des Schmuggels war es schon längst geschehen — 500 t Waren in das spanische Amerika zu verfrachten. Mit diesem Permissionsschiff wurde aber für die englische Kaufmannschaft die erste überseeische „regelmäßige Linie" ins Leben gerufen, die dem Warenverkehr dienen konnte, da es zu jeder der Messen in Porto-Belo aus eigener Initiative absegelte.

Amerika, in der Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerikas 1 (1892). Nr. 3. S. 198 ff.

[1] Miege-Bolton, 151.

V. Die Transportleistungen der Seeschiffahrt

1. Die Kapazität oder quantitative Leistungsfähigkeit der Handelsflotte ergibt sich aus den Angaben, die ich über die Vermehrung des Bestandes an Seeschiffen oben Seite 281 f. gemacht habe. Daß hier das frühkapitalistische Zeitalter eine sehr beträchtliche Steigerung der Leistungsfähigkeit gebracht hat, erweist ein Blick auf die von mir mitgeteilten Ziffern. Wollen wir einen Vergleich zwischen dem Bestande der Handelsflotten am Ende des Mittelalters, am Ende der frühkapitalistischen Epoche und am Ende des 19. Jahrhunderts anstellen, so ergibt sich, wenn wir England als Beispiel wählen, daß die relative Steigerung bis zum Ende der frühkapitalistischen Epoche bei weitem die größte ist: es tritt eine mehr als 34malige Vergrößerung ein gegen eine knappe Versechsfachung in den letzten hundert Jahren, während natürlich die absolute Vergrößerung in der letzten Zeit um ein Vielfaches diejenige im Zeitalter des Frühkapitalismus übertrifft.

Die absoluten und Verhältniszíffern des Tonnagegehalts der *englischen* Handelsflotte sind folgende:

Ende des 16. Jahrhunderts	etwa	50 000 t =	100
„ „ 17. „	höchstens	300 000 t =	600
„ „ 18. „		1 725 000 t =	3450
„ „ 19. „		9 280 160 t =	18560

(31. Dezember 1900).

2. die Schnelligkeit ist während der frühkapitalistischen Epoche wahrscheinlich nicht wesentlich gesteigert. Wir dürfen zwar annehmen, daß die größeren Schiffstypen, die für die Durchquerung des Ozeans notwendig wurden, rascher segelten als die Schiffe des Mittelalters, dürfen auch annehmen, daß die Verbesserungen der Takelage, wie sie namentlich im 17. Jahrhundert vorgenommen wurden, die Segeltüchtigkeit vermehrten. Aber wesentliche Abkürzungen der Seereisen, namentlich derjenigen der langen Fahrt, wurden dadurch kaum erzielt. Die Handelsschiffe, die bis zum Ende des 18. Jahrhunderts die Kufform beibehielten, waren bis auf wenige schnellsegelnde kleine Jachten auf schnelles Segeln nicht eingerichtet. Dazu kommt, daß auch gar keine Tendenz zur Beschleunigung bestand. So daß wir uns nicht wundern dürfen, wenn die Reisedauer im 18. Jahrhundert nicht wesentlich sich geändert hatte gegenüber dem 16. Jahrhundert.

Wollen wir uns eine lebendige Vorstellung von dem Schnelligkeitsgrade der damaligen Seeschiffahrt machen, so hat es keinen Zweck, nach Seemeilengeschwindigkeit zu fragen, auch nicht die Dauer einzelner Reisen (die damals mehr als heute vom Zufall abhing) zu ermitteln. Vielmehr müssen wir nach der üblichen Länge der Fahrten auf den wichtigsten Handelswegen fragen: also namentlich Länge der Westindien- und Ostindienfahrten.

Da ergibt sich folgendes:

Die spanischen Gallionen machten die Hin- und Rückreise nach Columbia (Porto Belo) in etwa 1 Jahre: „man hat sie sogar schon in 10 oder 11 Monaten, ja in 8 Monaten, zurückkommen sehen", führt der Gewährsmann, dem ich die Angaben entnehme, hinzu. Ulloa, Rétablissement 2, 100. Savary im Parf. nég. 2, 151 nimmt 7—8 Monate an: Ausreise im März, Rückkehr Oktober oder November. Die Flota blieb 2 Jahre unterwegs. ib.

Im 16. Jahrhundert dauerte die Hin- und Herreise zwischen Portugal und Ostindien regelmäßig 18 Monate. Saalfeld, Gesch. des portugiesischen Kolonialwesens (1810), 139. Diese Reisedauer blieb für die ostindische Fahrt auch in den folgenden Jahrhunderten dieselbe. Die Zeit, die die holländischen Schiffe im 17. und 18. Jahrhundert zwischen Europa und Indien zubrachten, betrug selten nur 5—6 Monate, meist 7 Monate, zuweilen 10—15 Monate. „Die Fahrten dauerten übermäßig lange, weil die Schiffer aus Unwissenheit und Nachlässigkeit so oft Umwege machten, die günstigen Winde und Zeitpunkte versäumten und ihre Instruktionen übertraten." Saalfeld, Gesch. des holländischen Kolonialwesens in Ostindien 1 (1812), 217.

Einige genaue Angaben über die Reisen einzelner Segler der englisch-ostindischen Kompagnie ergeben, daß auch in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die normale Reisedauer der Fahrt nach Ostindien (und China, wohin die Dampfer regelmäßig segelten) und zurück 18—20 Monate betrug:

	Abfahrt	Rückkunft
„Egmont" . . .	1. Januar 1763	19. Juli 1764
„Neptun" . . .	2. Januar 1763	4. August 1764
„Glatton" . . .	1. März 1763	5. November 1764

Bei Leone Levi, Hist. of Comm., 2. ed. p. 18.

Will man die Länge der Zeit, die eine Ware brauchte, um von einem Handelsorte zum andern befördert zu werden, richtig in Anschlag bringen, so muß man zu der Dauer der eigentlichen Seereise noch die Be- und Entladungszeit hinzuzählen. Diese war nun in alter Zeit, dank der oben beschriebenen Unbeholfenheit der Technik, erheblich länger als heute.

„Die damalige Usanz, die den Ladungsinteressenten 14 Tage zum Empfange ihrer Ladung gab, und unter welcher wir in

späteren Jahren noch hart zu leiden gehabt haben, war den derzeitigen Leistungen der Schiffe vollständig angemessen.“ [1]

VI. Die Gefahren der Schiffahrt und die Maßnahmen zu ihrer Beseitigung

Was der Seeschiffahrt im Zeitalter des Frühkapitalismus recht eigentlich ihr Gepräge verleiht, was sie von der Schiffahrt unserer Tage, aber auch von der des Mittelalters deutlich unterscheidet, sind die großen Gefahren, denen sie ausgesetzt war. Da der Gefahrenkoeffizient für die Gestaltung der Kosten von größter Bedeutung ist, müssen wir uns hier auch über diesen Punkt genauere Kenntnis zu verschaffen trachten.

Die Gefahren stammten teils aus den natürlichen, teils aus den sozialen Umständen, unter denen die Schiffahrt betrieben wurde. Folgende Gefahrenquellen lassen sich feststellen:

1. das Leben auf dem Schiffe. Dieses gefährdete in starkem Maße Gesundheit und Leben der Mannschaft. Wir wissen, wie dicht besetzt die Schiffe jener Zeit waren. Demgemäß waren die Wohnverhältnisse ungünstige. Was aber noch bedeutsamer war: die Verpflegung ließ außerordentlich viel zu wünschen übrig. Das macht sich nun bei den langen Fahrten über den Ozean und bei der Durchquerung der Tropen erst recht fühlbar und deshalb ergaben sich hier schon Übelstände, die in dieser Größe das Mittelalter nicht gekannt hatte.

„Eiserne Tanks für die Aufbewahrung des Trinkwassers wurden nicht angewandt, sondern nur hölzerne Fässer, in welchen das Wasser bei längeren Reisen, namentlich wenn sie, wie es so häufig damals geschah, mit dem gewöhnlichen Hafenwasser gefüllt worden waren, nicht selten verfaulte und, weil kein anderes Wasser vorhanden war, genossen werden mußte. Preserven und alle die jetzt angewandten Vorsichtsmaßregeln gegen Skorbut kannte man nicht, jedenfalls kamen sie nicht in Anwendung. Die Kost bestand im wesentlichen aus gepöckeltem Rind- und Schweinefleisch, Mehl und getrocknetem Gemüse.“ (Sloman.)

Dementsprechend war die Erkrankungsgefahr, namentlich auf den Schiffen der langen Fahrt groß, und die „Sterblichkeit an Krankheiten“ unter den Seeleuten beträchtlich. Im Jahre 1769 betrug sie in der österreichischen Handelsflotte etwa 125 ‰ jährlich [2]; ebensoviel 1780/81 auf der englisch-westindischen

[1] Sloman bei Fitger, a. a. O. S. 30.

[2] B. Jülg in den Schriften des Ver. f. Soz.-Pol. CIV. 2, 93*.

(Kriegs-) Flotte[1]; (gegen 9,5 ‰ in der Hamburger Handelsflotte während des Zeitraumes von 1877—1884[2]; 1,3 ‰ auf der deutschen Marine in Westindien [1909/10][3]; 11 ‰ auf der französischen Marine überhaupt während der Jahre 1890/96[3]).

Aus einer Übergangszeit, in der die Fahrzeiten schon erheblich abgekürzt waren (Durchschnitt der Jahre 1830—36) und für die Kriegsflotte besitzen wir genaue Angaben für *Grossbritannien*, die mit den beiden genannten Ziffern nicht ohne weiteres vergleichbar sind, die ich aber doch hier noch mitteilen möchte. Es kamen in jenen Jahren im *Mittelmeer* von 10 000 Seeleuten jährlich in Behandlung 1304, starben 11,1, wurden invalide 25,7. A. M. Tulloch, Comparison of Sickness, Mortality and prevailing Diseases among Seamen etc. im Journ. of the Stat. Soc. of London 4 (1841), 116; ebenso auf der ostindischen Fahrt beziehungsweise 1420; 17, 3; 33, 6. T. Graham Balfour in derselben Zeitschrift 8 (1845), 78. Vgl. noch B. Ramazzini-Ph. Patissier, Die Krankheiten der Handwerker usw. Deutsch von J. H. G. Schlegel. 1823. S. 290 ff., und die daselbst angeführte Literatur.

Eine Gefahrenquelle, die ebenfalls gerade in den ersten Jahrhunderten der Ozeanschiffahrt sich besonders fühlbar machen mußte, waren:

2. die Schiffbrüche. Wir wissen, mit welchen unbeholfenen Mitteln, mit welchen kleinen Schiffen damals die langen Seereisen unternommen wurden und können deshalb von vornherein auf eine viel stärkere Gefährdung der Schiffe durch Wind und Wetter, Strandung und Verfahren schließen. Gesteigert wurde die Gefahr durch die ungenügende Ausbildung der Schiffsführer und der Schiffsmannschaft[4].

Wer die Reisebeschreibungen des 16., 17. und des 18. Jahrhunderts kennt, weiß, welche große Rolle in damaliger Zeit die Schiffbrüche spielten: kaum ein Reisender, der über See fuhr, blieb von ihnen verschont. Ich erinnere an Defoe, Zetzner, Bargrave u. a. und verweise auf Darstellungen wie James Stanier Clarke, Naufragia or historical memoirs of shipwrecks etc. 1805 (und ähnliche).

---

[1] Reinh. Ruge, Fortschritte in der Schiffshygiene während des 19. Jahrhunderts, in der Marine-Rundschau 24 (1913), 581. Wie sich die verdächtige Übereinstimmung der beiden Ziffern erklärt, vermag ich nicht anzugeben.

[2] B. Nocht, Die gesundheitlichen Verhältnisse bei den Seeleuten, in Schriften des Ver. f. Soz.Pol. Bd. CIV. 1, 245.

[3] R. Ruge, a. a. O. S. 582.

[4] Siehe z. B. Büsch, Sämtl. Schr. üb. d. Handlung 2, 400 ff.

Leider besitzen wir für jene Jahrhunderte keine Schiffsverluststatistik. Aber auch ohne sie steht die Tatsache der hohen Gefährdung durch Schiffbruch außer Zweifel.

Zu diesen „natürlichen" Gefahren der Schiffahrt kamen nun aber andere, die dem Schiffe infolge bestimmter gesellschaftlicher Verhältnisse drohten. Ich meine:

3. die Kaperei.

Die Kaperei erfolgte in zwei verschiedenen Formen: auf „gesetzlichem" Wege während der Kriege, auf „ungesetzlichem" Wege durch Seeraub. Es ist bekannt, welchen Umfang und welche Dauer die Seekriege während des 16. und 17. Jahrhunderts erreichten, und ebenso ist dem Leser dieses Werkes aus meiner Darstellung im 39. Kapitel des ersten Bandes bekannt, in wie lebhafter Weise gerade während der Jahrhunderte des Frühkapitalismus die Seeräuberei betrieben wurde. Lernten wir diese dort als eine wichtige Quelle der Vermögensbildung kennen, so müssen wir uns vergegenwärtigen, daß jedem Vermögenszuwachs, der aus der Aufbringung eines Schiffes folgte, ein ebenso hoher Verlust auf der Seite des Schiffseigentümers und des Verladers entsprach. Man wird in der Tat die besondere Lage, in der sich die Seeschiffahrt namentlich während des 16. und 17., aber zum Teil auch noch während des 18. Jahrhunderts befand, nur dann richtig beurteilen können, wenn man sich die zentrale Bedeutung des Seeräuberunwesens in dieser Zeit zum klaren Bewußtsein bringt. Welches Buch, das von der Seefahrt handelt, man aus jener Zeit auch aufschlägt: immer wieder stößt man auf dieses Problem, das alle Zeitgenossen beschäftigte: wie schützt man das Schiff vor den Seeräubern (und während der Kriege: vor den feindlichen Kapern).

So war die Seeschiffahrt der früheren Zeit „umrungen von Gefahr" und begreiflicherweise bemüht, die ihr drohenden Gefahren nach Möglichkeit zu verringern. Zur Vermeidung der „natürlichen" Gefahren, denen die Seeschiffahrt namentlich der langen Fahrt — „il faut observer que plus les voyages sont longs et plus il y a de risques à courir" [1] — wie wir sahen ausgesetzt war, besaßen die Menschen jener Zeit kein wirksames Mittel. Hier konnte erst eine vervollkommnete Technik Wandel schaffen. Anders lagen die Dinge, soweit es sich um die Gefährdung der Schiffe durch Kaperei handelte. Hier konnte man Vorkehrungen

[1] Savary, Parf. nég. 2, 144.

treifen, die Gefahr mindestens zu verringern. Und man traf diese Vorkehrungen.

Es sind folgende:

1. man fuhr in Karawanen nach wie vor;

2. man vergrößerte die Mannschaft;

Zweifellos ist die starke Besatzung der Schiffe in frühkapitalistischer Zeit auf das Bedürfnis zurückzuführen, auf dem Schiffe eine größere Verteidigungstruppe zu haben. Das war schon im Mittelalter als einer der Gründe einer zahlreichen Bemannung anerkannt: „se fusse in tempo di guerra ha bisogna di più armadure per difensione della nave e della mercatanzia che se fusse in tempo di pace"; „in tempo di guerra si vuole andare più fornita di gente". Pegolotti, c. XXX.

3. man bewaffnete die Schiffe. Das war im Mittelalter gleichbedeutend mit einer Bewaffnung der Mannschaft. Seit der Einbürgerung der Feuerwaffen bedeutete es vor allem eine Bestückung des Schiffes mit einer entsprechenden Anzahl Kanonen.

Wir müssen uns vergegenwärtigen, daß jedes größere Handelsschiff der Regel nach bestückt war. In Frankreich nannte man diese Schiffe „navires armez, moitié en guerre et moitié en marchandises". Dict. de Comm. 2, 854. Vor allem die Schiffe der großen Handelskompagnien waren solche „halbe Kriegsschiffe", wie ich das in anderm Zusammenhange schon dargetan habe.

4. man vereinigte die verschiedenen Maßregeln: fuhr in Karawanen mit großer Mannschaft auf bewaffneten (bestückten) Schiffen: das nannte man französisch in „conserve", deutsch in Admiralschaft fahren:

Die Conserve-Schiffe schlossen einen Vertrag, ernannten einen Admiral und verpflichteten sich, diesem zu gehorchen. Alle solcherweise sich zusammenschließenden Schiffe mußten bestückt sein: ein Schiff, das keine Kanonen mitführte, mußte dafür bezahlen, daß es die andern schützten. Siehe den Art. Conserve in Dict. de Comm. 1, 1460.

5. man fuhr „im Geleit", im „Convoi"; das heißt: ließ sich von Kriegschiffen begleiten.

Solche Convoi-Fahrten sind im Mittelalter schon gang und gäbe. Offenbar waren die venetianischen Galeeren, denen wir in Flandern im Anfang des 14. Jahrhunderts begegnen, teils Handels- teils Kriegsschiffe.

Im 17. und 18. Jahrhundert erlebte die Convoi-Fahrt ihre höchste Blüte[1]. Meist war es der Staat, der die Begleitschiffe

[1] Die ausführlichste Behandlung hat dieser Gegenstand für *Hamburg* erfahren. Siehe E. Baasch, Hamburgs Convoyschiffahrt. 1896.

stellte. Es kam aber auch vor, daß andere Interessenten es taten. So sehen wir beispielsweise die Amsterdamer Seeversicherungskammer, mit der wir uns sogleich bekannt zu machen haben, 60 Kriegsschiffe unterhalten, um damit ihre Versicherungsobjekte zu schützen (wie heute Feuerversicherungsgesellschaften Beiträge zur Unterhaltung der Feuerwehr zahlen).

Die höchste Stufe der Organisation des Schiffsschutzes stellt die Conserve- oder Convoi-Fahrt der holländischen Levanteschiffe dar. Diese waren aus Sicherheitsgründen an ganz bestimmte Vorschriften gebunden, wenn sie die Reise unternehmen wollten (und Stückgut beförderten: für die in Chartepartie fahrenden Schiffe galten die Bestimmungen nicht):

1. durften sie nur in Gemeinschaft von mindestens drei fahren;
2. mußten sie mindestens 180 Last groß sein;
3. mußten sie zusammen mindestens 24 kleine Kanonen an Bord haben;
4. mußte ihre Mannschaft mindestens 50 Mann stark sein.

Außerdem aber wurden sie noch von holländischen Kriegsschiffen begleitet. Art. Conserve im Dict. de Comm. 1, 1460. Diese Vorsichtsmaßregeln waren gerade im Verkehr mit der Levante angebracht, weil das Mittelmeer durch die Barbaresken-Seeräuberei besonders unsicher gemacht wurde.

VII. Die Seeversicherung

Die Gefahren, denen die Schiffe auf hoher See ausgesetzt waren, sind die ersten gewesen, deren verderbliche Wirkungen man dadurch abzuschwächen bemüht war, daß man den Schaden auf mehrere verteilte. Das beliebteste (wenn auch keineswegs einzige) Mittel, diesen Zweck zu erreichen, ist und war auch in unserm Falle die Versicherung, deren Wesenheit darin besteht, daß durch regelmäßiges Beisteuern mehrerer in den Zeiten des Glücks ein Vermögensbetrag aufgespart wird, der beim Eintritt des Unglücks dem bei der Einsammlung beteiligt Gewesenen zur Ausgleichung des Schadens zur Verfügung gestellt wird.

Was den ersten Anlaß zur Einrichtung einer Versicherung gegen Seegefahr geboten hat, wissen wir nicht. Wir können nur vermuten, daß es das Überhandnehmen der Seeräuberei gewesen ist, da der Gedanke, gegen die Gefahren, die von Wind und Wetter drohen, sich zu versichern, nicht plötzlich hat auftauchen können. Die Annahme, daß die immer weiter um sich greifende Seeräuberei den Anlaß gegeben habe, das Schiff zu „versichern", trifft jedenfalls zu für die Zeit des 16. Jahrhunderts und für die nordische Schiffahrt: in der bekannten Ordonnanz Karls V. vom

29. Mai 1549, in der er der Schiffahrt eine Ordnung gab, ist in dem art. XX, der von der Seeversicherung handelt, ausdrücklich und immer nur die Rede von den Schiffseigentümern, die ihr Schiff „gegen die Schotten und andere Seeräuber" versichern.

Aber was die Veranlassung zur Einführung der Seeversicherung geboten habe zu wissen, ist am Ende nicht so wichtig. Wichtig ist, daß sie sicher seit dem Ende des 14. Jahrhunderts bei verschiedenen seefahrenden Nationen Europas als ständige Verkehrseinrichtung sich nachweisen läßt. Und zwar erscheint sie gleich in ihren Anfängen in den verschiedenen Formen, die ihre Organisation annehmen kann.

Einer der frühesten nachweislichen Fälle einer allgemeinen Versicherung gegen Seegefahr ist die von König Fernando II. von *Portugal* (1367—1385) ins Leben gerufene Zwangs-Seeversicherung auf Gegenseitigkeit.

König Fernando verordnete, nach Anhörung der Gesellschaft der Schiffsherren, daß alle Schiffe seines Reiches, welche 50 Tonnen und darüber enthielten, von sachverständigen und eigens dazu bestellten Männern in Zukunft aufgeschrieben würden, mit Angabe ihres Bau- oder Kaufpreises und ihres Wertes, wie des Tages, an dem sie in See gingen. Die Eigentümer der Schiffe wurden verpflichtet, von allem, was sie durch Ein- oder Ausfuhr erwürben, zwei Coroas vom Hundert in einer der Börsen der Gesellschaft, von denen die eine in Lissabon, die andere in Porto angelegt wurden, zu entrichten. Der König habe Männer zu ernennen, welche diese Kassen verwalteten, die Abschätzung der Schiffe wegen erlittenen Verlustes besorgten, aus den Mitteln der Börse andere Schiffe für die verlorenen kauften und zweckmäßige Einrichtungen zum Nutzen aller träfen. Ereigne es sich, daß ein Schiff oder mehrere während einer Handelsfahrt durch Sturm oder andere unverschuldete Ursache zugrunde gingen, so sollen alle Schiffsherren den Verlust tragen. Der Schaden wird durch jene Männer ermittelt und von den einzelnen Schiffseigentümern ersetzt, sofern die in der Kasse vorrätige Summe nicht hinreicht (also: zu der Zwangsversicherung tritt ein Zwangsumlageverfahren ergänzend hinzu) usw. Der Chronica d'El Rey D. Fernando por Fernaõ Lopez (in der Collecção de Livros ineditos de hist. Port. t. IV, p. 320 seg.) nacherzählt von H. Schäfer, Geschichte von Portugal 2, 104 f.

Ob dieser Plan verwirklicht ist und wie die Einrichtung, wenn sie ins Leben trat, gearbeitet hat, ist mir nicht bekannt. Vgl. noch darüber C. F. Reatz, a. a. O. 1. Teil. § 4, wo auch das den Bericht enthaltende Cap. XCI der Lopezschen Chronik im Wortlaut abgedruckt ist.

Aber der Leittrieb an dem Baume der Seeversicherung ist doch die entgeltliche Versicherung anderer zum Zwecke

des Erwerbs, das heißt also die Übernahme des Schadensersatzes gegen Prämienzahlung.

Wann diese erwerbsmäßige Seeversicherung in Europa entstanden ist, ist bisher auf den Tag noch nicht festgestellt worden, auch nicht, ob sie sich im Anschluß an das foenus nauticum oder die grosse aventure entwickelt hat: sicher ist nur, daß sie seit dem 15. Jahrhundert besteht und jedenfalls im 16. schon eine größere Bedeutung erlangt hatte.

Über die Anfänge der Seeversicherung in *Italien* ist eine ganze Literatur geschrieben. Das Hauptwerk ist E. Bensa, Il contratto di assicurazione nel medio evo. 1884. Zu gleichen Ergebnissen wie B.: daß nämlich die „echte" Seeversicherung im Anfang des 14. Jahrhunderts schon sich nachweisen lasse, gelangt Goldschmidt, Universalgeschichte, 354 ff. Dagegen hat Ad. Schaube in einer Reihe von Aufsätzen den Nachweis zu führen versucht, daß sie nicht vor der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts entstanden sein könne: Die wahre Beschaffenheit der Versicherung in der Entstehungszeit des Versicherungswesens, in den Jahrb. f. NÖ. Bd. 5 und: Der Übergang vom Versicherungsdarlehn zur reinen Versicherung, ebenda Bd. 6. Wie mir scheint, ist Sch. der beabsichtigte Nachweis gelungen. Besondere Wichtigkeit möchte ich dem Umstande beimessen, daß Pegolotti die Seeversicherung nicht, Uzzano sie sehr oft erwähnt. Ihre Entstehung (und Einbürgerung) in Italien wird also wohl zwischen die Abfassungszeiten dieser beiden Werke zu verlegen sein.

Daß schon Ende des 14. Jahrhunderts „echte" Seeversicherung in Italien bestanden hat, dürfen wir aus den Seeversicherungsverträgen schließen, die um jene Zeit bei den genuesischen Notaren geschlossen wurden und uns bekannt sind.

Von Italien wurde dann die Einrichtung in die *nordischen Seestädte* übertragen: die im 15. Jahrhundert in Brügge geschlossenen Verträge werden von Genuesen, Florentinern, Venetianern gemacht. Dieses die heute herrschende Ansicht: Goldschmidt, 359. Ob sie richtig ist, habe ich nicht nachgeprüft. Nicht unerwähnt will ich lassen, daß man früher die Entstehung der Versicherung auf die Juden zurückgeführt hat. Savary, Dict. 1, 177. Daß die Juden seit dem 16. Jahrhundert eine hervorragende Rolle in der Seeversicherung spielen, steht außer Zweifel. Die erste gesetzliche Regelung der Seeversicherung erfolgt durch die Ord. von 1435 in Barcelona, in Italien 1468 in Venedig. Reatz, a. a. O. § 23.

In den Anfängen ist die Seeversicherung Gelegenheitsversicherung: Leute aller Stände, die überflüssiges Geld haben, wie sie es früher in grosse aventure angelegt hatten, übernehmen nun Versicherungen. Namentlich Kaufleute machten gern diese Geschäfte neben ihren eigentlichen Handelsgeschäften nebenher.

„Hab mit Seguriern etlich fil gelt gewonnen“ — schreibt Lucas Rem, Tagebuch, ed. Greiff, 31.

Anfang des 17. Jahrhunderts gibt es in *Deutschland* zwei Arten von Assekuradeuren: „Die ersten sind / welchen das Glück viel Güter und ein gross Capital verliehen / die mit Wechseln und den Assecurationen einig und allein ihr Gewerbe treiben / und sich von dem Praemio nähren wie ein Rentenirer von seiner Rente.

Die andern sind, welche zwar einem und andern Kauffmann sein Gut assecuriren, daneben aber auch ihren eigenen Handel führen und sich wiederum ihr Gut von andern assecuriren lassen . . .“ Joh. Lassenii, Bürgerliche Reiss- und Tischreden usw. (1644), 601 ff.

In einer Eingabe der Handelskammer von *Marseille* an Seignelay heißt es: „Cette liberté à tout le monde d'assurer et aux marchands de choisir les assureurs a engagé les gentilhommes, les bons bourgeois et les artisans même dans le négoce . . . ils se rendent assureurs. Or tout l'argent d'une ville entre par ce moyen dans le commerce et il est vrai de dire que dans Marseille il n'y a personne de quelque condition qu'il soit lequel par le moyen des assurances ne négocie . . .“ Mitgeteilt bei P. Masson, Histoire du commerce français dans le Levant au XVII sc. (1897), 482.

Allmählich bildet sich eine Gruppe berufsmäßiger Assekuradeurs heraus: teils aus den Außenseitern, teils aus den Kaufleuten, die sich anfangs gelegentlich mit Versicherungsabschlüssen befaßt hatten. Ende des 17. Jahrhunderts erachtet Savary das Vorhandensein berufsmäßiger Versicherer für bemerkenswert: in den Seestädten, schreibt er[1]: „on trouve des gens, tant Négociants, Gentilshommes qu'Officiers de Justice pour assurer les marchandises que l'on fait venir ou que l'on envoye par mer dans les pais etrangers, qui ne font autre Commerce que celui d'assurer et donner leur argent à la grosse avanture“.

Zunächst sind es ganz vereinzelte Personen, die das Versicherungsgeschäft berufsmäßig betreiben. Frühzeitig aber beobachten wir in allen Ländern einen Zusammenschluß der Assekuradeure zunächst zu einer Art von Berufsvertretung: es entstehen die „Versicherungskammern“, denen die Aufgabe obliegt, feste Regeln für den Versicherungsvertrag aufzustellen, Streitigkeiten zu schlichten, Einrichtungen zum allgemeinen Besten der Versicherer zu treffen (wie Convoi-Schiffe zu stellen) u. dgl.

In *England* wird im Zeitalter der Elisabeth (43 El.) eine „Standing commission“ mit den vorbezeichneten Aufgaben eingesetzt. Postlethwayt, Dict. 1, 136.

In *Holland* wird eine Versicherungskammer im Jahre 1598 in

[1] Parf. nég. 2, 113 ff.

Amsterdam, 1600 in Middelburg und Zeeland, 1604 in Rotterdam errichtet. Richesse de la Holl. 1, 112. 127.

In *Frankreich* ruft der Arrêt du conseil vom 5. Juni 1668 eine „Chambre des Assurances et grosses Avantures établie par le Roi" (so stand über der Tür ihres Geschäftshauses zu lesen) ins Leben. 1671 gibt sich diese Vereinigung, die aus 60 der reichsten „Marchands, Négociants, Banquiers et autres Bourgeois, accreditès dans le commerce" besteht, eine Ordnung: danach sollten die Policen unter die Mitglieder verteilt werden, der Versicherte sollte sich seinen Schuldner selbst wählen können (!). Dict. de Comm. 1, 613. Wir werden sehen, daß diese Vereinigung in dieser Form keinen langen Bestand hatte.

In *Hamburg* bestand unter den dortigen Assekuradeurs in den letzten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts ebenfalls eine Vereinigung zur Förderung ihrer gemeinsamen Interessen. G. Am. Kiesselbach, a. a. O. S. 34.

Alle Möglichkeit einer Versicherung als gewinnbringende Tätigkeit beruht auf dem Umstande, daß sich die Unfallchancen bei einer gewissen Anzahl von Fällen ausgleichen, so daß eine Berechnung und Ersetzung des Schadens durch Prämien sich vornehmen läßt. Daher jeder Versicherer nach möglichster Ausdehnung des Kreises seiner Geschäfte streben muß. Ist nun sein Sachvermögen („Kapital"), gering, so kann er seinen Zweck, möglichst viele Versicherungsverträge abzuschließen, nur erfüllen, wenn er die einzelnen Verträge über möglichst kleine Summen abschließt. Wertbeträge von einer bestimmten Höhe können dann unter Umständen nur bei vielen (kleinen) Versicherern abgeschlossen werden, was für den Verkehr eine große Belästigung bedeutet. Das war der Stand der Dinge in den Jahrhunderten des Frühkapitalismus an vielen Orten und in zahlreichen Fällen.

So erzählt uns Ludovici[1] von den Assecuratoribus „deren nach Beschaffenheit der Summe, die man assecurieren will, sonderlich wenn sie sehr groß ist, mehr als einer seyn muß, indem man sich auf Summen, die über 1000 fl. sich belaufen, mit einem Assecuratore nicht vergnüget, ein Assecurateur auch selbst nicht gerne mehr als aufs höchste 1000 fl. auf einem Schiffe Gefahr läuffet". Damit stimmt sehr genau das Ergebnis einer Umfrage überein, die die Hamburger Kommerzdeputation im Jahre 1722 anstellte: damals gab es in *Hamburg* 24 Assekuradeure, von denen jeder nur ein oder wenige Tausend Mk. beo. auf eine einzelne Police zeichnete, so daß es schwer war, eine Summe

[1] Allg. Schatzkammer 1, 279 ff.

von 50000 Mk. bco. (zu 1½ Mk. h. W.) abzuschließen[1]. Aber selbst in *London* wird uns im Anfang des 18. Jahrhunderts in einem Kaufmannsbuche das Simile eines Versicherungsvertrages vorgelegt, in dem eine Schiffsladung im Werte von 400 £ von 3 Personen, die je 50, 100, 150 £ übernahmen, versichert wird[2]. Und auf dem größten Versicherungsmarkt — *Amsterdam* — waren die üblichen Sätze, zu denen Versicherungen angenommen wurden, 1000, 1500, 2000 fl.[3]

Überschritt eine Versicherungssumme die Aufnahmefähigkeit eines Platzes, so half man sich, wie heute noch, auch damals schon (hier zeigte sich der Vorteil, in dem die Juden waren!) durch Verteilung auf mehrere Plätze, womöglich verschiedener Länder. So erfahren wir von einer Versicherung aus dem Jahre 1704 über eine Schiffsladung eines einzigen Befrachters im Werte von 91698 Mk. bco. für die Reise von Zante-Zeffalonia nach Hamburg, von der 25650 Mk. in Hamburg, 25900 Mk. in Amsterdam, 5122 Mk. in Genua, 4105 Mk. in Venedig geschlossen wurden, während der Rest im Betrage von 22012 Mk. unversichert blieb[4].

Aber die innere Natur der Versicherung drängte frühzeitig über den Rahmen des Einzelversicherers hinaus zu der Form der Versicherungsgesellschaft hin. Die Seeversicherungsgesellschaften sind in der Tat eine der ersten Gelegenheiten für kapitalistische Organisationen größeren Stils und seit dem Ende des 17. Jahrhunderts beobachten wir in verschiedenen Ländern die Gründung von Assekuranzkompagnien.

In *Frankreich* verwandelte sich schon nach wenigen Jahren (1686) die 1668 gegründete Chambre des Assurances in eine „Aktien"gesellschaft, deren Mitgliederzahl auf 30 beschränkt, deren Grundkapital auf 300000 liv. (eingeteilt in 75 Aktien zu je 4000 liv.) festgesetzt wurde. Dict. de Comm. 1, 613. Das ist die Compagnie générale des assurances et grosses aventures de France, bei der wir in den 1680er Jahren den Honfleurer Kaufmann, soweit er sich nicht bei Privaten in La Rochelle, Rouen, St. Malo, Marseille versicherte, Versicherung nehmen sehen. P. Decharme, Le comptoir d'un marchand au XVII sc. (1910), 201.

In *England* bringen die Gründerjahre im Anfang des 18. Jahrhunderts auch eine ganze Reihe von Projekten zur Gründung von Seeversicherungsaktiengesellschaften hervor. Von diesen gelangten

[1] G. A. Kiesselbach, a. a. O. S. 43 44.
[2] Hatton, Merch. Magaz. (1725), 271 f.
[3] Sam. Ricard, Traité 1, 193.
[4] G. A. Kiesselbach, a. a. O. S. 36.

zwei zur Ausführung und hatten Bestand. Postlethwayt, Dict. of Comm. 1, 136. Vgl. W. R. Scott, Joint Stock Companies 3, 396 seg.

Dieselbe Spekulationszeit brachte auch in *Deutschland* das erste Projekt einer Assekuranz-Aktiengesellschaft hervor: 1725 in Hamburg, C. Amsinck, Die ersten Hamburger Assek.-Comp. usw., in der Zeitschrift d. Ver. f. Hamb. Geschichte 9 (1894), 165 ff. Aber es blieb bei dem Projekt, und erst seit den 1760er Jahren nahmen die Assekuranzgesellschaften auf Aktien in Deutschland einen größeren Aufschwung: es entstehen solche 1765 in Hamburg, 1766 in Triest, 1769 in Bremen, etwas später in Lübeck usw. 1807 gab es in Hamburg schon 38 Assekuranzgesellschaften. G. A. Kiesselbach, a. a. O. S. 52 ff.

Fragen wir nun, und das ist es ja, was uns am nächsten angeht, nach der Bedeutung der Seeversicherung für den Verkehr der frühkapitalistischen Epoche, so müssen wir zunächst feststellen, daß diese Bedeutung namentlich in den ersten Jahrhunderten erheblich geringer war als etwa heute. Die Seeversicherung war keineswegs in jener Zeit von Anfang an eine allgemein benutzte Einrichtung; vielmehr waren sowohl der Personenkreis der Versicherten als der Kreis der Versicherungsgegenstände und Versicherungsfälle beschränkt.

1. der Personenkreis der Versicherten erfuhr vor allem dadurch eine wesentliche Einschränkung, daß (wie ja heute noch) die großen Handelsgesellschaften nicht versicherten. Wir wissen es[1] von der holländisch-ostindischen Kompagnie, daß sie es nicht tat und dürfen das gleiche Verhalten bei den andern ebenfalls voraussetzen. Nun müssen wir in Betracht ziehen, daß namentlich der Überseehandel fast ausschließlich von den großen Kompagnien beherrscht wurde, so daß also schon aus diesem Grunde das Tätigkeitsfeld der Seeversicherung stark eingeengt werden mußte.

2. auch den Gegenständen und Gelegenheiten nach war die Versicherung gegen Seegefahr keineswegs allgemein.

Von seiten der Assekuradeure wurden alle besonderen Risiken gern abgelehnt.

So meint z. B. Ludovici: „Auf nasse, fließende und verderbliche Waren wird nicht gern versichert. So ist es auch gefährlich zu verassecurieren auf die Güter, welche unten im Schiffe liegen, weil solche gern naß werden . . .“

„So zeichnet auch niemand leichtlich auf allzu große Reisen, als

[1] Durch J. P. Ricard, Nég. d'Amst., 264. R. sagt zwar: „la Compagnie . . . ne se fait pas assurer quo je sache“. Aber er wird's wohl gewußt haben, da er selbst Versicherungsmakler war (l. c. p. 219).

von Indien auf Italien etc., weil man schwerlich Wissenschaft haben kan, ob die Reise vollbracht, und also die Prämie gewonnen oder verlohren worden." Allg. Schatzkammer 1, 279 ff. Art. „Assecuriren auf Waren".

Die Kaufleute nahmen den entgegengesetzten Standpunkt ein: sie wollten sich nur versichern, wenn besondere Gefahr vorhanden war, also namentlich auch für die langen Reisen über den Ozean.

So spricht das englische Gesetz von 1601 von der Sitte einer Versicherung im Falle einer „great adventure especially into remote partes". Fred. Martin, l. c. p. 12.

Ja, man versichert sein Schiff gar wohl nur, wenn es überfällig ist und man seinen Untergang annimmt: „Wäre irgend ein Schiff zu lang aus und ein Kaufmann hätte ein Mißtrauen an der Wiederkunfft / gebe er es bei der Assecurations-Cammer an / wardrite Schiff und Gut / und bezahlet ein gewisses pro Cento." Joh. Lassenii, Bürgerl. Reiß- und Tischreden, 601. Dort wird auch die Frage erörtert, die also die frommen Menschen in der Anfangszeit der Versicherung beschäftigte: „ob solches nicht eine Versuchung Gottes und unverantwortliche Vermessenheit sey und ob es nicht dem Allerhöchsten in seine allweise Regierung gegriffen heiße".

Von der Auffassung der *holländischen* Kaufmannschaft im Anfang des 17. Jahrhunderts gibt uns eine gute Vorstellung die Denkschrift, die sie im Jahre 1629 den Generalstaaten einreichte, um die von diesen geplante allgemeine Zwangsversicherung gegen Seegefahr zu bekämpfen. Die Denkschrift ist als Beilage T bei Luzac, Hollands Rijkdom. 3. deel. 1782, in holländischer Sprache abgedruckt; in französischer Übersetzung in der Rich. de la Holl. 1, 145 ff. Danach wäre die Seeversicherung eher die Ausnahme als die Regel gewesen. Die Schiffseigentümer, meinen die Verfasser, versicherten sich nicht, weil das Schiff so vielen gehörte: „wesende oock de reederye van die natuyre, dat die in veele kleyne portien verdeelt is, daer van een ieder zyne risico principael op de kleyne vaerten geern draeght." Was die Versender anbetrifft, so ließen sie ihre Waren überhaupt nur versichern, wenn sie eine beträchtliche Ladung absendeten: „ten sy men een notabel Cargaeson afsende" und diese nicht auf mehrere Schiffe verteilen könnten.

Seltsam berührt es uns aber, daß der Verfasser der Richesse de la Holl., der also in den 1770er Jahren schrieb, diese Anschauungen, die die holländischen Kaufleute im Anfang des 17. Jahrhunderts hegten, durchaus für gesund hält, ja über sie noch hinausgeht, indem er sagt (worin die Richtigkeit der oben geäußerten Ansicht bestätigt zu werden scheint, daß die Seeversicherung ursprünglich nur oder vorwiegend als Versicherung gegen Kapergefahr gedacht war): „Gefahren und Risiken sind keineswegs überall dieselben. Heute kann ich Schiffe in die Ostsee, in das Mittelmeer schicken, ohne eine Feindseligkeit fürchten zu müssen: warum soll ich verpflichtet sein, meine Transportspesen durch Bezahlung von Prämien für eine Versicherung

gegen Gefahren, die ich nicht zu fürchten habe, zu erhöhen? Das hieße doch nur meinen Konkurrenten einen Vorsprung geben und die fremden Schiffe veranlassen, an den Häfen der Republik vorbeizufahren, statt hereinzukommen." Rich. de la Holl. 1, 150. G. A. Kiesselbach, der diese Stelle (a. a. O. S. 28) ebenfalls anführt, glaubt (ein Irrtum, der bei der Druckanordnung der Rich. leicht unterlaufen kann), sie gehöre noch zu dem Gutachten von 1629, während sie 150 Jahre später geschrieben wurde: im Jahre 1629 hätte sie auch gar keinen Sinn gehabt, als namentlich das Mittelmeer von Seeräubern wimmelte.

Ich glaube, wir werden das Urteil des Verfassers der Richesse doch als übertrieben ansehen, und werden angesichts der uns überlieferten Tatsachen zu der Annahme kommen müssen, daß jedenfalls im 18. Jahrhundert, schon seit seinen Anfängen, sicher seit der Mitte, die Seeversicherung eine Verkehrseinrichtung geworden war, deren sich jedenfalls die Einzelkaufleute mehr und mehr bedienten. Wir dürfen das schließen:

1. aus der vollkommenen Ausbildung, die das Versicherungsrecht und die Versicherungsusancen um die Mitte des 18. Jahrhunderts bereits erfahren hatten.

Das Seeversicherungsrecht der verschiedenen Staaten findet man gesammelt in dem „Versuch über Assecuranzen, Havereyen und Bodmereyen insgemein". Hamburg 1753. 4°. 1331 Seiten. Die Usancen der größten Versicherungsbörse, Amsterdam, enthält am besten J. P. Ricard, Nég. d'Amst. Ch. XIII, und Sam. Ricard, Traité 1, 192 ff.; 2, 457 ff. Nach dem zuletzt genannten Gewährsmann war die Versicherung schon ausgedehnt auf die Risikoversicherung („on peut même y assurer un profit imaginaire") und umschloß Fracht- und Spesenversicherung, bestand die Möglichkeit der Rückversicherung und galt im allgemeinen der Satz: „Il est enfin permis en Hollande de faire telle assurance dont l'assureur jugera à propos de se charger."

2. aus dem Umfang der Seeversicherung.

Eine Statistik der versicherten Werte ist mir erst aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts bekannt. Für die frühere Zeit sind wir auf Indizienurteile angewiesen. Ein wichtiger Anhaltspunkt, um die Ausdehnung eines Geschäftszweiges zu ermessen, ist die Zahl der Makler, die sich in ihm betätigen. Nun wissen wir zwar nicht, wieviel ein Makler umsetzt. Aber wir können doch wenigstens die verhältnismäßige Höhe der Entwicklung aus der Zahl der Makler an verschiedenen Orten und zu verschiedenen Zeiten bestimmen. Im Jahre 1435 soll es in *Genua* (dem damals gewiß größten Seeversicherungsmarkte) 7 Versicherungsmakler gegeben haben. Goldschmidt, 362 (waren das sämtliche?). Dagegen gab es in *Amsterdam* im Anfang des 18. Jahrhunderts 100. J. P. Ricard, 248. Wollen wir diese je 5000 fl. jährlich im Durchschnitt verdienen lassen, so ergäbe das

bei einer Maklergebühr von ½ %, wie sie allgemein üblich war (Sam. Ricard 1, 197), 100 000 000 fl. Wert der versicherten Waren und Schiffe. Da es 50 bis 60 Assekuradeure gab, die alle als sehr wohlhabend galten, so wären auf einen von ihnen etwa 2 000 000 fl. Versicherungssumme entfallen, was schon möglich ist. Amsterdam war im 17. und 18. Jahrhundert der unbestritten erste Versicherungsmarkt. Als es 100 Makler hatte, hatte Hamburg erst 18. G. A. Kiesselbach, a. a. O. S. 44.

Gegen das Ende des 18. Jahrhunderts zu lief dann *Hamburg* Amsterdam den Rang ab. Und die Ziffern, die wir aus den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts besitzen, lassen die Leistungen der Hamburger Seeversicherung als ganz gewaltige erscheinen (so groß, daß sie kaum glaublich sind). Die bei den Hamburger Assekuradeuren versicherten Werte sollen nämlich betragen haben:

1802	150	Mill.	Mk. bco.
1803	153	„	„ „
1804	231	„	„ „
1805	308	„	„ „

Ad. Soetbeer, Über Hamburgs Handel (1840), 18.

Ich sage: diese Beträge sind so groß, daß sie kaum glaublich scheinen. Wenn wir nämlich folgende Größen daneben halten: der Wert der Wareneinfuhr in Hamburg betrug im Anfang der 1790er Jahre (ausschließlich Seidenwaren, Leinwand, Kupfer, Weißblech) etwa 110 Mill. Frcs., die Zahl der angekommenen Schiffe etwa 1500. Diese vermehrte sich bis in den Anfang des 19. Jahrhunderts auf etwas über 2000. Nehmen wir eine gleiche Vermehrung der Wareneinfuhr an, so kommen wir auf etwa 145 Mill. Frcs., nehmen wir an mit Einschluß der in der Statistik fehlenden Gegenstände etwa 200 Mill. Frcs., also noch nicht 150 Mill. Mk. bco. Die 2000 bis 2500 Schiffe waren, wenn wir ihren Wert doppelt so hoch wie den der preußischen um jene Zeit (s. o. S. 283) ansetzen, 18 bis 22½ Mill. Tlr., also 36 bis 45 Mill. Mk. bco. wert. Danach hätte die von den Hamburger Assekuradeuren versicherte Summe bis 1803 etwa den ganzen Wert des Handels und der Schiffe Hamburgs, in den folgenden Jahren viel mehr als diesen betragen. Hamburgs Seeversicherung muß also jedenfalls schon einen sehr internationalen Charakter gehabt haben.

Zusammenfassend wird sich über die Bedeutung der Seeversicherung sagen lassen: diese wichtige Verkehrseinrichtung entsteht im 15. und 16. Jahrhundert, zunächst und vor allem zum Schutze gegen die Kapergefahr. Sie erscheint während des 17. Jahrhunderts noch als eine Maßregel, deren man sich nur in Ausnahmefällen bedient, bürgert sich aber seit dem Ende des 17. Jahrhunderts langsam ein. Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts wird sie eine ständige Einrichtung, die am Ende des Jahrhunderts von Einzelkaufleuten der Regel nach benutzt wird wie heute.

Die Entwicklung der Seeversicherung ist engstens geknüpft an die Entwicklung der Briefbeförderung und der Nachrichtenpublikation, von der sie im weitem Umfange abhängig ist. „Erst die Ausbildung eines regelmäßigen Nachrichtenverkehrs bot dem Assekuradeur die Gewähr, daß er von allen bedeutsamen politischen und sonst für ihn wichtigen Nachrichten in berechenbarer Zeit Kenntnis erhielt." (A. Kiesselbach). Erst damit bot sich ihm die Möglichkeit, die Gefahr abzuschätzen: erst jetzt wurde er über Abgang und Ankunft der Schiffe, über Havarie usw. rechtzeitig unterrichtet. Wir werden noch später sehen, wie die Etappen der Entwicklung jener beiden Verkehrseinrichtungen in der Tat dieselben sind, wie die der Seeversicherung. Wenn Hamburg im 18. Jahrhundert der Mittelpunkt des festländischen Seeversicherungsgeschäfts wurde, so verdankte es das in erster Linie gewiß seinen Juden, daneben aber doch auch dem Umstande, daß es ein Knotenpunkt des Postverkehrs geworden war: siehe das 25. Kapitel.

VIII. Die Kosten des Seetransports

Alle die Gegebenheiten, die wir in der voraufgehenden Darstellung kennen gelernt haben, bestimmen zusammen die Höhe der Kosten, die der Gütertransport zur See verursacht, diejenige Wertgröße also, um deren Ermittlung uns vor allem zu tun sein muß. Denn es bedarf keiner weiteren Begründung, daß für die ökonomische Betrachtung jeder Verkehrseinrichtung das Interesse an dieser in der Frage gipfelt: mit welchem Aufwande an Mühe (Kosten) sie imstande ist eine bestimmte Transportleistung zu vollbringen. Leider vermögen wir auf diese Frage, je weiter unsere Untersuchungen in die Vergangenheit zurückgehen, um so weniger befriedigende Antwort zu geben. Und das was sich schon heute einigermaßen zuverlässig feststellen läßt, ist namentlich, soweit es sich um vergleichbare Angaben handelt, nicht sehr viel. Jedoch enthalten die Quellen noch eine Fülle unverwerteten Materials, das gründlich durchzuarbeiten die Mühe lohnen würde. Bisher hat sich, so viel ich sehe, überhaupt noch kein Forscher eingehend mit dem Problem befaßt und auch das, was ich im folgenden an Ziffern mitteile, soll nur einige Grundlinien der Entwicklung nachzeichnen und künftigen Untersuchungen die Wege weisen. Ich hoffe, daß ich in der Hauptsache wenigstens das Richtige getroffen habe.

Die Kosten des Gütertransports zur See setzen sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

1. der kleinen Haverei;

2. den Be- und Entladungs-, sowie Zu- und Abfuhrkosten, soweit sie nicht in den Frachtsätzen einbegriffen sind;

3. den eigentlichen Schiffsfrachten;

4. den Prämien für die Seeversicherung (oder dem ihr entsprechenden Schadenersatz bei der Selbstversicherung, der bei geregelter Buchhaltung in der Gestalt von Abschreibungen erscheint).

Über die unter 1. und 2. genannten Kosten lassen sich für die vergangenen Jahrhunderte, so viel ich sehe, vergleichbare Angaben nicht machen. Die einzige Ziffer, die ich anzuführen wüßte, ist die des usancemäßig angenommenen Betrages (es sind 10—15 Prozent) für die kleine Haverei bei den *Amsterdamer* Schiffsfrachten im 18. Jahrhundert[1].

Will man ein allgemeines Urteil über diese Bestandteile der Seetransportkosten fällen, so wird man sagen können, daß die Be- und Entladungs-, Zu- und Abfuhrkosten in der früheren Zeit dank den viel geringer entwickelten Techniken sicher viel größer waren als heute, während sich bei den ‚menus frais' einzelne Posten verringert, andere erhöht haben werden (man denke an die Tonnen- und Bakengelder, die Kanalgebühren: Suezkanal! und ähnliches).

Die Hauptbestandteile der Kosten des Gütertransports zur See bilden aber natürlich die Schiffsfrachten und die Versicherungsgebühren. Über diese und ihre Höhe in den verschiedenen Jahrhunderten ist folgendes zu bemerken:

1. Seefrachten und Seeversicherungsprämien sinken in den drei Jahrhunderten vom 15. bis 18. auf mindestens die Hälfte;

2. beide Gruppen von Kosten verharren bis zum Ende der frühkapitalistischen Epoche auf einer Höhe, die sie im Vergleich mit der Gegenwart als ungemein hoch erscheinen lassen;

3. die Kosten, die aus der Seeversicherung erwachsen, übertreffen im Anfang bei allen, später bei einigermaßen wertvollen Gütern die Frachtkosten;

4. die Unterschiede der Sätze sind so groß, daß sie oft nur mit der Irrationalität der Preisbildung (siehe das 15. Kapitel in diesem Bande) erklärt werden können.

---

[1] Sam. Ricard, Traité 1, 188 f.

Die Richtigkeit dieser Sätze mögen die folgenden Zahlenangaben erweisen:

1. Schiffsfrachten:

Wenn die Zahlen, die Ad. Schaube berechnet, richtig sind, so waren die Frachtsätze auf den venezianischen sog. „Staatsgaleeren" zwischen Venedig und Flandern im *14. Jahrhundert* außerordentlich hoch. Sie betrugen für die Tonne:

Massengüter (einschließlich Alaun)	322,4	Mk. h. W.
höherwertige Güter (Gewürze usw.)	604,5	„ „ „
Tuche	806,0	„ „ „
Wolle (diese Ziffer ist sicher falsch) . . .	967,2	„ „ „

Ad. Schaube, Die Anfänge der venezianischen Galeeren usw., in der Histor. Zeitschr. 101, 43.

Sie wären dann schon bis zur Mitte des folgenden Jahrhunderts beträchtlich gefallen.

Für die erste Hälfte des *15. Jahrhunderts* werden wir vor allem nach Frachtsätzen in der Pratica della Mercatura des Uzzano Ausschau halten, die denn auch eine ganze Reihe verständlicher Angaben (andere sind unverständlich) enthält. Ich stelle folgende Frachtsätze zusammen:

Wolle: englische Häfen—Pisa (Florenz) 2½ fl. die Pocca. Die Pocca wog 210 engl., 280 florent. Pfund, das wäre die Tonne etwa 20 fl. oder 180 Mk. h. W. (l. c. p. 119). Berechnen wir die Fracht auf den Wert der Ladung, so ergeben sich etwa 6 % vom Wert der Wolle im englischen Hafen, über 10 % vom Einkaufspreise.

Dagegen kostet die Balla (= Pocca?) Wolle von London nach Valencia nur 1 duc. (l. c. 126).

Von Pisa nach Livorno kostet ein Sack Wolle 6—7 s. (der florent. Libbra), also etwa 3 Mk. h. W. (l. c. p. 186).

Tuche: Brügge—Pisa der Tuchballen (250 lib. florent. Gewichts, also etwa 85 kg) 6 fl. (l. c. p. 128), also die Tonne etwa 630 Mk. h. W. Catalonia—Livorno 4 Tuchballen (zu je 5 Stück) 10 fl. (l. c. p. 131) (= etwa 390 Mk. die Tonne), „*Massengüter*" („cose grosse"): Genua—Pisa: Einschiffung in Genua 5 %, Fracht Genua—Pisa 2 % des Wertes (l. c. p. 159).

Zucker: Palermo—Venedig: eine Ladung im Werte von 300 duc. zahlt 13 duc. Fracht (l. c. p. 295 [195]): das wären 4⅓ % des Wertes, wobei die damalige Höhe des Zuckerpreises zu berücksichtigen ist: der Cantaro Zucker kostete, ebenfalls nach Uzzano (p. 114), 50 duc.; jene Partie hätte also aus 6 Cantari (je 250 kg nach Mas-Latrie, 228 kg nach Schaube), also aus 14—1500 kg oder etwa 1½ t bestanden. Die Fracht für die Tonne Zucker hätte also von Palermo nach Venedig 8,6 duc. oder etwa 75 Mk. h. W. betragen.

Aus dem Ende des *16. Jahrhunderts* führe ich folgende Sätze an: Emden—Narva und zurück: 30 fl. (zu je 11,8 g Feinsilber); Königsberg oder Danzig—Emden (zurück in Ballast) 15 fl. die Last Roggen; Norwegen—Danzig in Ballast, Danzig—Emden: 506 fl. für 40 Last Roggen. Hagedorn, Betriebsformen usw., a. a. O. 36, 377. Daselbst noch mehr Angaben.

Bis zum *Ende des 17. Jahrhunderts* sind die Frachten nicht sehr wesentlich gesunken. Savary teilt im Parf. nég. (2, 133. 140. 151) folgende Sätze mit, die ich, so gut es geht, vergleichbar mache, indem ich sie auf Mark und Gewichtstonnen umrechne.

Mittelmeerfrachten: *Livorno—Levante:*

Baumwolle: der Zentner 2½ Piaster; diesen zu 4 Mk. angenommen ergäbe das 10 Mk. pro Zentner oder 200 Mk. pro Tonne.

Feine Tuche: 1 Piaster pro Stück.

Wenn wir das Stück zu je 60 Pfd. rechnen (11 Stück machten einen Ballen aus, der 6—7 Ztr. wog), so ergäbe das etwa 135 Mk. pro Tonne.

Cochenille: 5—6 Piaster die „Kiste" (?).

Seide: ½ Piaster das „Battiment" (?).

Messina—Marseille: 1 Ballen **Seide** 45 liv.

Bilbao—Nantes: 1 Sack **Wolle** (zu 175 Pfd.) 6 liv., also 68,6 liv. (Frc.) oder 55 Mk. pro Tonne.

Ozeanfrachten: *Cadix—Portobelo:* 5—6 % des Wertes. Die Fracht bestand aber meist aus (besseren) Leinen- und Wollwaren. Fracht (eventuell) von Porto Belo nach Cartagena 2½ %. In absoluten Ziffern ausgedrückt: 5 liv. pro Balot von Portobelo nach Cartagena, 10—12 liv. pro Balot von Cadix nach Portobelo, wo die ‚décharge' auch noch 6 liv. pro Balot kostet. Wollen wir den ‚Balot' wie oben mit etwa 60 Pfd. annehmen (siehe den Art. ‚Ballot' im Dict. de Comm.), so würde die Fracht von Spanien nach Südamerika am Ende des 17. Jahrhunderts etwa 400 liv. pro Tonne betragen haben.

Eine Fülle von Angaben über Frachtpreise besitzen wir aus der Zeit gegen *Ende des 18. Jahrhunderts.* Besonders reiche Ausbeute gewährt Sam. Ricard in seinem Traité du Comm. 2, 167 ff., dem auch die folgenden Zahlen entnommen sind. (Sie finden sich zwar großenteils in „comptes simulés", aber es ist ohne weiteres anzunehmen, daß R. die üblichen Frachten in die Rechnung eingestellt hat.)

Die Frachten sind zum Teil beträchtlich niedriger als 100 Jahre vorher. Nur für hochwertige Güter bleiben sie sehr hoch. Es scheint, als ob die Tarife außerordentlich stark nach dem Werte abgestuft gewesen wären.

Überseefrachten:

Peru—Amsterdam: 25 Kisten **Quinquina** im Gewicht von 8894 Pfd. zahlen 165 fl. Fracht, also etwa 40 fl. oder 80 Mk. pro Tonne: versicherter Wert 8500 fl.; die Fracht beträgt etwa 2 % des Wertes.

Guatemala—Amsterdam: 20 Kisten **Indigo** im Gewicht von 3030 Pfd zahlen 130 fl. Fracht, also 80 fl. oder 160 Mk. pro Tonne: versicherter Wert 20000 fl.; die Fracht beträgt 0,65 % des Wertes.

Europäische Fahrt:

Cadix—Amsterdam: 25 Kisten **Cochenille** im Gewicht von 5036½ Pfd zahlen 330,19 fl. Fracht, das sind 132 fl. oder 264 (!) Mk. pro Tonne: versicherter Wert 52000 fl., die Fracht beträgt 0,63 % des Wertes.

Bordeaux—Amsterdam: 45 Fässer **Tabak** im Gewicht von 22546 Pfp bezahlen 235,12 fl. Fracht, das sind etwa 21 fl. oder 42 Mk. pro Tonne: versicherter Wert 12000 fl.; die Fracht beträgt 1,9 % des Wertes.

100 Faß (Futailles) **Kaffee** im Gewicht von 60225 Pfd. zahlen 463 fl. Fracht, das sind 15 fl. oder 30 Mk. pro Tonne: versicherter Wert 14000 fl., die Fracht beträgt 5,3 % des Wertes.

26 Faß **Zucker** im Gewicht von 26192 Pfd. bezahlen 120,9 fl. Fracht, das sind etwas über 9 fl. oder 18 Mk. pro Tonne: versicherter Wert 4200 fl., die Fracht beträgt 2,9 % des Wertes.

Lissabon—Amsterdam: 20 Rollen (rouleaux) **Tabak** im Gewicht von 8000 Pfd. bezahlen 64 fl. Fracht, das sind 16 fl. oder 32 Mk. pro Tonne: versicherter Wert 3400 fl., die Fracht beträgt 1,9 % des Wertes.

Bilbao—Amsterdam: 100 Ballen **Wolle** im Gewicht von rund 20000 Pfd. zahlen 530,13 fl. Fracht, das sind 53 fl. oder 106 Mk. pro Tonne: versicherter Wert 29000 fl., die Fracht beträgt 1,8 % des Wertes.

S. Ricard teilt (l. c. p. 188 f.) dann noch die üblichen wirklichen Frachtsätze, wie sie im Jahre 1780 auf dem Amsterdamer Frachtenmarkte notiert wurden, mit. (Pro Last Getreide, die als Normalgewicht galt: nach ihr wurden die übrigen Gewichte umgerechnet.) Sie bieten eine willkommene Gelegenheit, um nunmehr auch den Vergleich mit der Gegenwart zu ziehen. Ich habe deshalb neben die Ricardschen Raten diejenigen gesetzt, die im Jahre 1913 (dem letzten vor dem Kriege) an denselben Orten bezahlt wurden. Für die Mitteilung der Ziffern bin ich dem Verkehrsbureau der Korporation der Kaufmannschaft in Berlin sowie der Handelskammer in Bremen zu Dank verpflichtet, deren im wesentlichen übereinstimmende Angaben ich zu einer Ziffer zusammengezogen habe. Man ersieht aus der Gegenüberstellung, daß seit dem Ende des 18. Jahrhunderts die Seefrachten zwar gesunken sind (in den meisten Relationen etwa auf die Hälfte), aber doch nicht annähernd in dem Verhältnis wie die Frachten für den Achstransport und die Binnenschiffahrt: siehe die folgenden Kapitel.

Es betrugen (1913: „ausgehend" für Schwergut, „einkommend" für Getreide) pro Tonne in Mark (der holl. Gulden im Jahre 1780 zu 2 Mk. gerechnet):

Frachten von und nach Amsterdam

Richtung	Ausgehend		Einkommend	
	1780	1913	1780	1913
Häfen des Mittelmeers jenseits des Golfes du Lion	30	17,50–20	35—40	15—20
Spanische Häfen im Mittelmeer .	22	12–17,50	25—30	12—20
Spanische u. portugiesische Häfen vom Cap Vincent bis zur Straße von Gibraltar	20	12–17,50	20—25	12—20
Dgl. von Cap Ortegal bis Cap Vincent	8	8—12	18—20	11—15
Häfen am Golf von Biscaia . .	15	12,50–15	15—20	8—15
Häfen der Gascogne und Bretagne	12	8—10	20—22	8—15
Häfen der Normandie	10	10	—	8—15

Frachten von St. Petersburg

Richtung	1780	1913
Amsterdam	20—22	10—15
Französische und spanische Häfen diesseits des Cap Finisterre (mit Hanf I. Qualität)	25—30	20
Spanische und portugiesische Häfen jenseits des Cap Finisterre	30—35	20
Häfen des Mittelmeeres je nach der Entfernung	35—40	24—32

Frachten von Riga

Richtung	1780	1913
Amsterdam (Lein oder Roggen) . . .	20—22	Roggen 8—12
Französische Häfen am Ozean . . .	21—22½	„ 12
Spanische Häfen	24	„ 12—15

Frachten von Danzig, Königsberg und andern Ostseehäfen

Richtung	1780	1913
Amsterdam (mit Roggen)	16—18	8
Französische Häfen am Ozean (dgl.) . . .	20	10—12
Spanische und portugiesische Häfen vom Cap Finisterre bis zur Meerenge von Gibraltar	28—30	12—16
Spanische Häfen im Mittelmeer	30—35	16
Französische Häfen im Mittelmeer und italienische Häfen	35—40	16—24

Es ist noch anzumerken, daß dies im 18. Jahrhundert die Frachtsätze waren, zu denen *holländische* Schiffe fuhren. Auf diesen aber wurden niedrigere Frachten bezahlt als auf denen anderer Nationen. Die Holländer fuhren billiger (meinten die sachkundigen Zeitgenossen) 1. weil sie kleinere Mannschaften hatten (s. o. Seite 284), 2. weil sie niedrigere Heuern zahlten, 3. weil ihre Schiffe vorteilhafter gebaut waren (langsamer aber tragfähiger waren die sog. holländischen, namentlich friesischen „Bäuche"). Vgl. Savary, Parf. nég. 2, 181; Postlethwayt, Dict. Art. Navigation; Rich. de la Holl. 1, 78 ff.

2. Seeversicherungsprämien:

Während der frühkapitalistischen Epoche sinken die Raten für die *europäische* Fahrt (in der guten Jahreszeit) auf fast ein Zehntel des Betrages, der im 15. Jahrhundert gefordert wurde, aber nicht gleichmäßig: bis zum Ende des 17. Jahrhunderts bleiben sie fast gleich, um dann bis zum Ende des 18. Jahr-

hunderts zu sinken. Sie stehen am Ende der frühkapitalistischen Epoche etwa dreimal so hoch wie heute.

Die Prämien für die *transozeanischen* Reisen bleiben bis zum Ende der frühkapitalistischen Epoche fast unvermindert hoch (10—20% und mehr) und sinken erst während des 19. Jahrhunderts (ebenfalls auf etwa 1/10).

15. Jahrhundert (nach Uzzano):

England—Florenz . . . . 12—15%: l. c. p. 119
Brügge—Pisa . . . . . 12—15%: l. c. p. 128
Catalonia—Livorno . . . . . 6%: l. c. p. 131

16. Jahrhundert:

Hamburg—Lissabon (1589/90) . . 16% im Winter
Hamburg—Livorno (1592)
in Hamburg . . . . . 20% „ „
in Antwerpen . . . . . 18% „ „

G. A. Kiesselbach, der diese Sätze (a. a. O. S. 22) mitteilt, meint, es seien besondere Risiken mit den Fahrten verbunden gewesen.

17. Jahrhundert:

1. Hälfte: in den Jahren 1617—1629 wurden in Hamburg folgende Prämien bezahlt (nach Kiesselbach, a. a. O. S. 32. 33):

Hamburg—Portugal (1617—27) 5—10% (hin und zurück 16—19%)
Lübeck—Portugal (1628) . . 12—16% („ „ „ 32%)
Hamburg — spanische Häfen (1628) . . . . . 12—15% („ „ „ 24—30%)
Calais—Malaga 10%
Hamburg—Frankreich . . . $2\frac{1}{2}$—5%
„ —Ostsee 4%
„ —Archangelsk . . . 9%

Die (ähnlichen) Sätze von Genua nach den verschiedenen Plätzen siehe bei Peri, Il Negot. 3, 37.

2. Hälfte (nach Savary, Parf. nég. 2, 131):

Venedig—Marseille . . . . . $5\frac{1}{2}$—6%
„ —Livorno 6%
„ —Alicante 7%
„ —Konstantinopel 6%
„ —Smyrna . . . . . 7—8%
für die Hintahrt allein
Livorno—Smyrna . . . 10—11% hin und zurück

18. Jahrhundert:

Transozeanische Reisen:

Mitte des Jahrhunderts	mit good Convoy	ohne
von England nach Afrika .	7%	nicht unter 15%
„ Afrika „ Amerika	6%	„ „ 18%
„ Amerika „ England	10%	„ „ 25%

Postlethwayt, Dict. 1, 142.

Im Jahre 1780:

Von *Liverpool, Bristol, Glasgow:*

nach Westindien	20 %	
„ New York	25—30 %	ohne Convoy
	16 % weniger	mit „
„ Jamaica	20 %	ohne Convoy
	12 %	mit „

Von *London:*

nach Westindien	10 %	mit Convoy
„ Jamaica	12 %	„ „
„ New York und Halifax . .	15 %	„ „
„ „	25 %	ohne „ if ships of force
„ Cork, Waterford und Dublin	6 %	

Von *Irland:*

nach Westindien	10 %	mit Convoy
„ Jamaica	12 %	„ „
„ Portugal	15—20 %	ohne „
„ „	5—10 %	mit „

Von *Westindien:*

nach Großbritannien oder Irland	15 %	mit Convoy
	20 %	ohne „ unless ships of force

Von *Jamaica:*

nach allen Häfen Großbritanniens oder Irlands	25 %	ohne Convoy
	16 %	mit „

Anderson, Orig. 4, 441/42.

Dagegen sind die Prämien für die *europäische* Fahrt im Jahre 1780 auf $^3/_4$—2 % im Sommer gesunken, während sie im Winter etwa das Doppelte bis Dreifache betragen. Das ergeben in voller Übereinstimmung die Zusammenstellungen bei S. Ricard, Traité 1, 194 f. (für Amsterdam), und G. A. Kiesselbach, a. a. O. Anlage 7 (für Hamburg). Nur die Fahrten nach Genua und Venedig werden in Hamburg mit 3—4½ % im Sommer, 7—10 % im Winter versichert. Vgl. noch für Hamburg den Preiskurant vom 23. Nov. 1787, der abgedruckt ist in G. Chr. Bohns Wolerfahrenem Kaufmann. 5. Aufl., herausgeg. von Ebeling (1789) 1, 51.

Will man eine Index-Ziffer für die Höhe der Seeversicherung aufstellen, in der die Prämien für sämtliche Fahrten während einer bestimmten Zeit zu einem bestimmten Durchschnittsbetrage zusammengerechnet sind, so würde sie etwa so zu lauten haben:

Frühe Zeit (bis zum Ende des 17. Jahrhunderts) . .	8—10 %
Ende der frühkapitalistischen Epoche	3—5 %
Gegenwart	½ %

Die erste Ziffer drückt den Durchschnittsbetrag aus, den 137 Versicherungen eines Hamburger Assekuradeurs in den Jahren 1627 und 1628 ergeben. Bei Kiesselbach, a. a. O. S. 33. Die zweite Ziffer ist nach den Angaben bei Soetbeer, Hamburgs Handel, 18, gebildet (Durchschnitt der Prämien sämtlicher hamburgischen Assekuradeure in den Jahren 1802—1805), die dritte ist in der amtlichen Statistik des Handels und der Schiffahrt Hamburgs mitgeteilt.

3. das Verhältnis der Schiffsfrachten zu den Versicherungsprämien entwickelt sich während der frühkapitalistischen Epoche derart, daß die Prämien bei allen irgendwie wertvollen Gütern höher, oft sehr viel höher bleiben als die Schiffsfrachten sind, daß sich jedoch bei den billigen Gütern die Prämien rascher verringern als die Frachten.

Aus den Spesenberechnungen bei Uzzano ergibt sich zum Beispiel, daß die Fracht für **Wolle** von England nach Italien 6 % des Wertes bei der Einschiffung im englischen Hafen betrug, die Versicherung 12—15 %, also mehr als das Doppelte.

Für das Ende des 18. Jahrhunderts lassen sich folgende Feststellungen an der Hand S. Ricards machen:

		Fracht fl.	Versicherung fl.
Wolle:	Bilbao—Amsterdam	530,13	583,10
	dsgl.	157,14	121,10
	Lissabon—Amsterdam . . .	400,—	573,10
Cochenille:	Cadix—Amsterdam	330,19	1563,10
Indigo:	Guatemala (?)—Amsterdam . .	130,—	800,—
Quinquine:	Peru (?)—Amsterdam	165,9	257,—
Tabak:	Bordeaux—Amsterdam . . .	235,12	243,10
	Lissabon—Amsterdam . . .	64,—	70,—
Zucker:	Bordeaux—Amsterdam . . .	120,9	44,—
	Lissabon—Amsterdam . . .	179,—	112,—
Wein:	Bordeaux—Amsterdam . . .	463,6	283,10
	dsgl.	260,—	106,10
	dsgl.	225,—	101,10

Dreiundzwanzigstes Kapitel

Der Landtransport

Literatur

Eine brauchbare (nicht umfangreiche) Spezialliteratur ist erst in den letzten Jahren durch einige vortreffliche Monographien geschaffen worden, die angefangen haben, in diesem dunkelsten Teile der Wirtschaftsgeschichte Licht zu verbreiten.

Außerordentlich verdienstvoll sind die Werke von Friedrich Rauers: 1. *Bremens* Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert (1913), deren mit großem Fleiße und großer Umsicht zusammengestelltes, mit klugen Worten erläutertes Zahlenmaterial uns viel zu sagen hat. Leider reicht es nur bis in die letzten Jahrzehnte des frühkapitalistischen Zeitalters zurück. Dasselbe gilt von dem andern Werke desselben Verfassers (2.) über den bremischen Binnenverkehr in der Zeit des großen Frachtfuhrwerks, in den Deutschen geographischen Blättern Band 30 bis 33, selbständig erschienen u. d. T. Geschichte des Bremer Binnenhandels im 19. Jahrhundert. 1913. S. 1—62: Achsverkehr. Die von F. R. angekündigte Geschichte des deutschen Frachtfuhrwesens, die nach den bisher abgelegten Proben seines Könnens und Wissens eine ganz außergewöhnliche Bereicherung der wirtschaftsgeschichtlichen Literatur darstellen wird, ist bisher noch nicht erschienen.

Ein Gegenstück zu den Rauersschen Arbeiten für *Hamburg* ist die Schrift von E. Baasch, Die Organisation des alten Land-Fuhr- und Frachtwesens in H. 1902.

Vielen Aufschluß gewähren: Joh. Müller, Das Rodwesen *Bayerns* und *Tirols*, in der Vierteljahrsschrift f. Soz. u. WG. 1905, sowie die Leipziger Diss. von Herm. Pfister, Das Transportwesen der internationalen Handelswege von *Graubünden* im Mittelalter und in der Neuzeit. 1913. Auch die oben auf S. 238 genannte Schrift von A. Härry befaßt sich zum Teil mit den Problemen der Transportorganisation.

Schlecht ist es mit der Literatur zur Geschichte der Spedition (III) bestellt. Arbeiten wie die von Kurt Sachisthal, Berliner Verkehrs- und Speditionswesen im 18. Jahrhundert, in der Speditions- und Schiffahrtszeitung IX. Jahrg. (1901), Nr. 6—10, sind ganz vereinzelt. Einiges enthalten die oben genannten Schriften, einiges bringt Hagedorn a. a. O. für die ältere Zeit bei. Hier hat die wirtschaftsgeschichtliche Forschung viel nachzuholen. Die Aufgabe ist ganz besonders reizvoll.

Als *Quellen* dienen außer den in den vorhergehenden Kapiteln schon genannten auch die alten Kompendien des Frachtrechts; z. B

F. Ch. Harprecht, Das Recht der Fuhr-Leute. 1706. C. E. Münter, Frachtfahrer-Recht. 2 Tle. 1798 u. 1801. Unter der Quellenliteratur sind an erster Stelle die in der Literaturübersicht zum nächsten Hauptabschnitt aufgeführten Kaufmannsbücher und Kaufmannslexika zu nennen, die fast alle das Frachtfuhrwesen, insbesondere auch die Spedition behandeln. Über diese gibt noch einigen Aufschluß die Schrift: Versuch über das kaufmännische Speditionswesen in seinem Verhältnisse gegen den Staat. 1804. Zitiert: ‚Versuch'.

I. Die Beförderungsart

Die Verkehrsmittel, deren man sich zur Beförderung von Gütern bediente, waren folgende:

1. der eigene Rücken. Diese Beförderungsart war vor allem üblich bei den kleinen Hausierern, die, wie wir später sehen werden, in der frühkapitalistischen Epoche eine viel größere Rolle spielten als heute. Noch heute begegnen uns aber in einsamen Gegenden der Mann oder die Frau mit ihrer Hucke voll Manufaktur- und Schnittwaren oder Glaswaren, begegnet uns selbst auf belebten Straßen der Eisen- und Blechwaren herumtragende Bosniak; Typen, die wir uns in jener Frühzeit sehr viel zahlreicher vorstellen müssen, die aber im einzelnen nicht anders ausschauten als heute.

2. der Schubkarren. Auf ihm schafften wohl manche der Hausierer ihre Waren fort. Er wurde aber auch zur Beförderung von Massengütern verwandt. So erfolgte der Kohlentransport in der Grafschaft Mark auf kleinen Strecken in der gedachten Weise. „Ich sehe noch deutlich lange Karrenzüge an mir vorüberziehen, schreibt mein Vater in seiner Selbstbiographie von den 1820er Jahren, wo ein kräftiger Mann mit der ledernen „Lichte" über dem Rücken den einrädrigen Schubkarren vor sich hinschiebend in die Fußtapfen seines Vordermannes tritt, und so eine bewegliche Kette von 20 bis 30 Gliedern mit seinen Kameraden bildet, welche z. B. von der Zeche „Rauendahl" die Kohlen nach Hattingen beförderte."

3. das Saumtier. Die Beförderung der Güter auf dem Rücken von Pferden, Maultieren oder Eseln war während des ganzen frühkapitalistischen Zeitalters sehr beliebt. Sie bewahrte in manchen Gegenden, namentlich in bergigem Gelände, die Bedeutung, die sie während des Mittelalters ganz allgemein gehabt hatte. Damals war es (neben dem Transport auf den Flüssen) durchaus die übliche Beförderungsart gewesen. Die Benutzung von Wagen oder Karren für den Gütertransport hat im Mittel-

alter sicher die Ausnahme gebildet. Wir dürfen das z. B. daraus schließen, daß die Bezeichnung „ve(i)cturales" „vecturarii" nicht etwa wie meist angenommen wird „Fuhrleute" bedeutete, sondern Saumtier- (Pferde-, Esel-)Treiber und also den gleichen Sinn hatte wie Muliones oder Mulattieri in den italienischen Quellen.

So waren die „Vecturales" von Florenz, Pisa, Bologna und andern *italienischen* Städten, die 1305 ein Abkommen treffen, nicht, wie Goldschmidt, Davidsohn u. a. meinen, „Fuhrleute", sondern eben „Eseltreiber": „pro omnibus vecturalibus aliis qui Pisas venerint et exierint cum somis": die Saumlast soll 62 Pfd. schwer sein und nicht mehr. Bonaini, Doc. inéd. 3, 1163/65.

Über Erwarten häufig begegnen uns aber die Saumtierzüge auch noch im 17. und 18. Jahrhundert und zwar in allen europäischen Ländern.

Für den *süddeutsch-schweizerisch-italienischen* Verkehr siehe Geering, Basel, 201 ff., ferner die oben genannten Werke von Härry und Pfister. In dem *rheinisch-westfälischen* Kohlenreviere war der Pferdetransport in den 1820er Jahren die übliche Transportart für weite Entfernungen. „Ebenso unvergeßlich (wie die Schubkarrenzüge) bleiben mir die Karawanen der Schrockhövler Kohlentreiber, welche auf Gebirgspfaden das Bergische mit Steinkohlen versorgten. Das non plus ultra eines groben Westphalen war ein solcher Kohlentreiber, der 3 bis 6 schlechte magere Pferde besaß, deren wunde Rücken mit den scharfkantigen, harten Kohlen in größeren und kleineren Säcken bepackt wurden, und die nun in langen Zügen z. B. von den Zechen in Stiegel und Herbede bis Ronsdorf und Lennep das Land durchzogen." Lebensbeschreibung meines Vaters (Handschrift).

Ebenso finden wir den Saumtiertransport für Kohle und Erze im *Österreichischen* von A. Müller, Das Eisen in Krain in Argo, Zeitschrift für Krainer Landeskunde 4, 53 f., beschrieben, zitiert und ergänzt für Quecksilber von H. v. Srbik, Export-Handel Österreichs, 129 f.

Dasselbe Bild in *Frankreich:* „Sans moyens de communication les transports s'effectuaient à dos de cheval et de mulet. Chaque matin partaient les charretiers de bât, conduisant les chevaux à travers les forêts, près de huttes de branchages des charbonniers et mineurs. Arrivés à destination, ils remplissaient leurs sacs de charbon ou de mineral et revenaient le soir à la forge ou au fourneau." Cl. Corbier, Les forges à Guérigny, im Bull. de la Soc. nivernaise 1870, 358.

Ganz besonders verbreitet war aber diese Beförderungsart in *England*. Hier bedienten sich die Staffordshirepotteries, die Manchestermen, vor allem auch der ausgedehnte Wollwarenhandel, namentlich der Yorkshire Cloathing Trade, der Saumtiere zur Fortschaffung ihrer Waren. Siehe z. B. Defoe, Tradesman 1, 341; 2, 152. 300 und öfters. Anschaulich geschildert ist diese Transportweise (für die Yorkshirer Tuchindustrie) bei Bonwick, Romance of the Wool Trade, 427 28. Die ‚Pack-Horses', die ebenfalls, wie anderwärts, in langen Zügen

auftraten, hießen bell-horses wegen der Klingel, die sie trugen. Vgl. noch S. Smiles, l. c. 1, 179 ff., wo sich auch eine hübsche Abbildung eines solchen Saumtierzuges befindet.

4. der Karren oder Wagen. Wir dürfen annehmen, daß in dem Maße, wie sich die Landstraßen verbesserten, der Achstransport an Bedeutung zunahm, bis er am Ende des frühkapitalistischen Zeitalters die übliche Beförderungsart zu Lande geworden war. Die Baugeschichte der Straßen drückt sich in der Baugeschichte der Lastfuhrwerke aus: diese vervollkommneten sich und vergrößerten sich vor allem Schritt vor Schritt, so wie die Straßen besser befahrbar wurden. Die Tragfähigkeit eines Lastwagens scheint sich in dem Zeitraum vom Ende des 16. bis zum Ende des 18. Jahrhunderts fast verdreifacht zu haben.

Nach den Angaben des Andr. Ryff betrug die Wagenladung auf der Straße Antwerpen-Basel 3 bis 4 Tuchballen zu je 6 bis 7 Ztr.; mit der Tara, die man mit 20 Ztr. ansetzen kann, wog also eine Frachtfuhre rund 40 bis 50 Ztr., was mit andern Ermittlungen übereinstimmt. Siehe z. B. Geering, Basel, 193. Dieses Gewicht scheint bis ins 18. Jahrhundert hinein üblich gewesen zu sein. Dann aber kam der Aufschwung, als der Chausseebau begann. Und am Ende des 18. Jahrhunderts vernehmen wir von den Frachtfuhren auf derselben Straße, auf der sie Andr. Ryff beschrieben hatte, folgende verzückte Schilderung: „Ich sah auf dieser Straße (zwischen Frankfurt und Mainz) Güterwagen, die in der Form wie große Häuser aussahen, 16 bis 18 der stärksten Pferde vorgespannt hatten und, wie mich die Fuhrleute versicherten, gegen 140 bis 150 Ztr. geladen hatten. Sie gehen meistens von Frankfurt nach Straßburg." (Risbeck), Briefe eines reis. Franz. über Deutschland 2, 276.

Dieser Typ des großen „Planwagens" ist uns aus zahlreichen Abbildungen bekannt. Siehe z. B. diejenigen bei F. Rauers, Der Binnenhandel Bremens. Er scheint in den letzten Jahrzehnten vor den Eisenbahnen auf allen größeren Handelsstraßen der übliche gewesen zu sein.

II. Die Organisation

1. In den Anfängen des Verkehrs versteht es sich von selbst, daß der Produzent oder der Händler selbst für die Beförderung ihrer Güter Sorge tragen müssen. Daher es denn auch während des europäischen Mittelalters zu den Obliegenheiten des Kaufmanns gehört, sich Lasttiere oder Wagen selbst zu halten. Aber die Sitte der Beförderung mittels eigener Gespanne bleibt doch bis zum Ende der frühkapitalistischen Epoche in Übung. Selbstverständlich für den Landwirt, der seine Erzeugnisse zu Markte fährt. Aber auch für den gewerblichen Pro-

duzenten, der sich eigene Pferde und Wagen hält (so scheinen z. B. die Steingutfabriken in Staffordshire ihre eigenen Saumtiere gehalten zu haben) und endlich auch für den Kaufmann. Manche der Londoner und Bristoler Großkaufleute haben eigenes Fuhrwerk, eigene Fuhrleute[1] noch im 17. und 18. Jahrhundert und auf der Leipziger Messe erschienen noch im Anfang des 19. Jahrhunderts die russischen (polnischen, walachischen) Händler häufig mit dem eigenen Fuhrwerk, auf dem sie ihre Artikel anbrachten und die auf der Messe eingekauften wegführten[2].

2. Aber schon längst im Mittelalter hatte sich das Transportgeschäft verselbständigt. Bereits im Anfang des 13. Jahrhunderts begegnen wir in den italienischen Städten den Eseltreiberzünften, den artes vecturalium und gleicherweise, dürfen wir annehmen, entwickelt sich in allen größeren Städten während des Mittelalters ein selbständiges handwerksmäßig organisiertes Tier- oder Wagenhaltergewerbe, das dem Kaufmann gegen Entgelt — auf Grund des ebenfalls frühzeitig ausgebildeten Frachtvertrages[3] — seine Transportmittel zur Verfügung stellte. Die Ausschließungstendenzen der mittelalterlichen Zunftpolitik mußten hier sehr bald zu einer irgendwelchen kartellartigen Verständigung zwischen den Transporthandwerken der einzelnen Städte führen, da es ja die Natur der Sache mit sich brachte, daß unausgesetzt die eine Stadt mit der andern in Beziehung trat. Daher finden wir denn schon im 13. Jahrhundert zwischen den Vecturales von ganz *Tuscien* und *Bologna* ein Abkommen getroffen, worin sie die Verkehrsbeziehungen zwischen den verschiedenen Orten regeln, Bestimmungen über Wägegelder treffen[4] u. dgl. Dieses uralte zünftige, lokale Transporthandwerk, mittels dessen sich auf allen belebten Handelsstraßen eine Art von Etappenverkehr entwickelte, derart, daß die Saumtierhalter oder Fuhrleute einer Stadt die Güter bis zur nächsten schafften, wo sie die Angehörigen dieser Stadt zur Weiterbeförderung in Empfang nahmen: dieses Etappentransporthandwerk hat sich bis in die Zeit der Eisenbahnen hinein erhalten, in der *Schweiz* am zähesten als sog. Rottfuhrbetrieb, der (ganz ähnlich wie in

---

[1] Ray Bert Westerfield, Middlemen in English business (1915), 362.

[2] Alb. König, Die sächsische Baumwollindustrie (1899), 181.

[3] Goldschmidt, Universalgeschichte, 341 f.

[4] Bonaini, Stat. ined. di Pisa 3, 1163 seg.

der Binnenschiffahrt) in einer Art von Rang- oder Reihenbeförderung bestand[1].

Aber es verlor doch allmählich an Bedeutung in dem Maße wie eine neue Form des Fuhrgeschäfts aufkam, das war

3. das „freie" oder „wilde", interlokale Frachtfuhrgewerbe, in der Schweiz „Strackfuhrbetrieb" genannt, dessen Blütezeit in das 18. und die ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts fällt, das es aber auch schon früher gab[2]. Wir finden es in der Allgemeinen Schatzkammer der Kaufmannschaft wie folgt beschrieben:

„Fuhrleute sind diejenigen, welche der Kaufleute Güter über Land von einem Ort zum andern verführen. Diese sind entweder Einheimische oder Fremde.

Jene, weil sie ihre ordentlichen Fuhren inner- und außerhalb der Stadt haben, unternehmen gar selten weite Reisen, wie theils Fremde, sonderlich aber die Thüringer, Franken und andere Oberländische Fuhrleute thun, welche mit ihren Karrn, Wagens und Land-Kutschen gantz Deutschland Creutzweise durchfahren und immer von einem Ort zum andern Fracht annehmen, dahero auch, eben wie die Schiffer, oft in etlichen Monaten nicht zu den Ihrigen gelangen. Einige kommen dabey fort, andere, wenn sie unglücklich mit den Pferden seyn, müssen dabey crepiren." Allg. Schatzkammer der Kaufmannschaft 2, 497.

Dieses „freie" interlokale Fuhrgewerbe wurde von den Etappenfuhrleuten der einzelnen Städte natürlich als lästiger Störer empfunden und demgemäß, jedoch ohne Erfolg, bekämpft. Es tritt in zwei Formen auf:

a) als sog. Bauernfuhrwerk, wenn Landwirte im Nebenberuf die Güterbeförderung übernehmen.

So halten Mitte des 18. Jahrhunderts *englische* Farmer Gespanne, um gegen Lohn für andere Korn, Malz, Mehl nach London zu fahren und zurück Kohle, Spezereiwaren, Wein, Salz, Eisen, Käse u. a. für die Shopkeepers und Tradesmen des Landes zu bringen. Defoe, English Tradesman 2, 258.

Für *Deutschland* siehe Joh. Beckmann, Über die Nebengewerbe der Landleute, in seinen Beyträgen zur Ökonomie usw. 1 (1779), 90 f.

---

[1] Über diese eigenartige und sehr interessante Organisation hat viel Licht verbreitet das Buch von Pfister, auf das ich für alle Einzelheiten verweise. Vgl. auch noch Joh. Müller, Das spätmittelalterliche Straßen- und Transportwesen der *Schweiz* und *Tirols*, in der Geographischen Zeitschrift XI. Jahrgang. 1905.

[2] Nach Hagedorn, a. a. O. 37, 189, sollen die in Emden verkehrenden Fuhrleute schon im 16. Jahrhundert fast ausnahmslos aus Hessen und Thüringen gestammt haben. Man könnte daraus bereits auf „wilde" Fuhren schließen.

Chr. L. A. Patze, Kurzer Abriß des Fabriken-, Gewerbe- und Handlungszustandes in den Chur Braunschweig. Lüneburg. Landen. 1796. Vierter Abschnitt. Eversmann, Eisen- und Stahlerzeugung zwischen Lahn und Lippe (1804), 8. E. Baasch in seinen Forschungen zur hamburg. Handelsgesch. 3 (1902). H. Potthoff in der Festschrift Minden-Ravensberg (1909), 230. F. Rauers, Brem. Handelsgesch., 53.

Das Fuhrgewerbe wurde dadurch stark dezentralisiert und trug dazu bei, den Dichtigkeitsgrad der ländlichen Siedlung zu erhalten: ohne diesen Nebenverdienst hätten viele Gegenden nur eine viel geringere Volksmenge ernähren können[1]. Andere Dörfer wurden dadurch geradezu von der Landwirtschaft abgedrängt. Dann trat das Fuhrgewerbe in seiner zweiten Form auf:

b) als selbständiges freies, nicht in Zünften geeintes, aber reglementiertes Gewerbe.

Dieses interlokale Fuhrgewerbe hat sich wohl zuerst auch zu höheren Formen kapitalistischer Prägung entwickelt. Jedenfalls begegnen wir im 17. und namentlich 18. Jahrhundert allerorts Fuhrherrn, die weit über den handwerksmäßigen Rahmen hinausgewachsen waren.

Selbst für *Deutschland* unterscheidet F. Ch. Harprecht schon:

1. Fuhrleute, „die selbst das Fahren exerciren und sich in Persohn mit auf die Reise begeben“ und

2. Personen, die „zwar ein Fuhrwerck halten, doch aber nicht selbst fahren, die da sonsten genannt werden exercitores; welchen namentlich die Pferde und Wagen zugehören und allen Nutzen und Aufkünffte des Fuhrwercks genießen“, sei es daß sie Eigentümer des Fuhrwerks sind, sei es daß sie das Fuhrwerk gemietet haben. A. a. O. S. 7—9.

Hier und da scheint sich ein Zwischenunternehmer zwischen den Verlader und den Fuhrmann eingeschoben zu haben. Wir erfahren, daß die Schirrmeister es waren, „welche die ganze Fracht der Kaufleute oder Spediteurs in Accord nehmen und dann an andere Fuhrleute nach Abzug einer Provision wieder in Subadmodiation geben“. ‚Versuch‘ S. 30. Dieses Frachtfuhrunternehmertum verquickte sich dann häufig mit Speditionstätigkeit. Siehe unten Seite 333 f. und vgl. Joh. Heinr. Jungs Lehrbuch der Handelswissenschaft. § 697.

Besonders kräftig scheint sich das Großfuhrgewerbe in *Frankreich* entwickelt zu haben. So meint Savary: „Bien souvent les puissans Voituriers qui ont plusieurs chevaux et charettes envoyent leurs chartiers pour les conduire.“ Parf. nég. 2, 245.

Im Jahre 1705 erfahren wir von drei „Commissionaires de voitures“ (auf die ich noch zu sprechen komme) und einem „Entrepreneur de voitures, non moins à son aise qu'eux“, die sich gegen

[1] Beispiele bei Beckmann, a. a. O.

Erstattung von 100 000 l. das Recht zur Besteuerung allen Frachtgutes erkaufen. Dict. de Comm. 1, 1328.

Brauchbare Statistiken, aus denen man die betriebsorganisatorische Entwicklung der verschiedenen Formen des Fuhrgewerbes in frühkapitalistischer Zeit ersehen könnte, sind mir nicht zu Gesichte gekommen. Die meisten werfen die verschiedenen Typen durcheinander. Doch bleibt der handwerksmäßige Charakter, wenigstens in Deutschland, offenbar vorherrschend. Hier sind als Beispiel die Ziffern für *Hannover*.

1833 betrug im Königreich Hannover:

	Gesamtzahl der Frachtfahrer	Gesamtzahl der Pferde
mit 1 Pferd	5	17
„ 2 Pferden	153	306
„ 3 „	22	156
„ 4—8 „	84	504
„ 8 „	1	8
	265	991

Nach v. Reden, Kgr. Hannover. II. Abt. (1839), 343, Rauers Tab. 28.

4. Als dritte Gelegenheit zur Güterbeförderung bot sich seit dem 17. Jahrhundert den Warenversendern die „Fahrpost" dar, die denn auch — für Stückgüterversand — offenbar viel und gern in Anspruch genommen wurde.

In *Frankreich* hatte die Messagerie für alle Güter unter 50 Pfd. das Beförderungsmonopol.

Auf der *preußischen* Post wurden im 17. und 18. Jahrhundert Pakete bis 100 Pfd. und mehr befördert. Im Edikt vom 6. März 1712 heißt es, daß die Posten „je länger, je mehr den Frachtwagen ähnlich sehen". Es wurde angeordnet, daß Pakete über 100 Pfd. von den Fahrposten nicht mehr angenommen werden dürften. Wir erfahren, daß beispielsweise mit einem einzigen Postwagen von Halberstadt in Berlin 90 Hasen ankommen. Es wurden mit der Fahrpost befördert: Bier- und Branntweintonnen, Härings- und Ölfässer, Kübel, wilde Schweine, Wollsäcke, Häute usw. Stephan, Preuß. Post. 133. Im 18. Jahrhundert nahm die Versendung mit der Fahrpost überhand: da der Frachtfuhrlohn gestiegen war, galt die Post mit ihrer Taxe von 1712 als das billigste Fuhrwerk. Ähnliche Zustände auf der *Reichspost*: Hartmann, Entwicklungsgeschichte der Posten, 334.

III. Der Spediteur

Die Funktion des Spediteurs kann man erst ganz verstehen, wenn man die Organisation des Warenhandels einer Epoche kennt. Obwohl nun diese erst in einem späteren Zeitpunkt zur Darstellung gelangt, kann und muß ich doch hier schon die

Entwicklung des Speditionswesens während des frühkapitalistischen Zeitalters in den Grundzügen aufzeichnen, weil sie in einem engen Zusammenhange mit der Gesamtorganisation des Landtransports in jenen Jahrhunderten steht und sie einerseits von dieser aus in wesentlichen Teilen begriffen werden kann, andererseits man jene erst recht versteht, wenn man wenigstens einige Kenntnis vom Speditionswesen jener Zeit besitzt.

Unter Spedition fassen wir alle diejenige Tätigkeit zusammen, die der Warenversand verursacht, soweit sie keine Transporttätigkeit ist. Es ist reine Versandtätigkeit. Sie besteht in der Besorgung einer Transportgelegenheit, in der Aufgabe und Abnahme der Güter, der Ausfertigung aller auf den Transport bezüglichen Papiere sowie in der Erledigung aller durch diesen verursachten Förmlichkeiten (Meldungen, Wägen, Zoll- und Steuerentrichtung usw.)

Der Begriff des Spediteurs steht in der Vergangenheit ebensowenig fest wie der Umkreis der im Spediteurberufe zusammengefaßten Tätigkeiten. Alles war fließend. Vor allem war die Abgrenzung einerseits gegen den Kommissionshandel, andererseits gegen das Frachtfuhrgeschäft nirgends scharf. Man unterschied deshalb in der Literatur wohl zwischen Spedition im weiteren und im engeren Sinne. Indem man zu jener auch die Tätigkeit der Schirrmeister, Makler, Schaffner, Kranenmeister, Wagemeister, Lagermeister, Güterbestätter usw. rechnete. Siehe z. B. ‚Versuch' §§ 12. 13 und Jungs Lehrbuch §§ 706 ff. Diese schwankende Begriffsbestimmung spiegelt die Buntheit der tatsächlichen Gestaltung wider, wie sie sich mit Notwendigkeit aus der eigentümlichen Geschichte des Speditionsgewerbes ergab. Siehe unten Seite 335 ff.

In den Anfängen des Verkehrs liegen nun diese Tätigkeiten wiederum dem Kaufmann selber ob: so lange es noch kein selbständiges Transportgewerbe gibt, ihm allein, nachdem dieses entstanden ist, ihm in Gemeinschaft mit dem Frachtführer. Wir dürfen annehmen, daß dieser Zustand, bei dem es also noch kein selbständiges Speditionsgewerbe gibt, die ganze frühkapitalistische Epoche hindurch weiter bestanden habe[1], daß insbesondere mit der Ausdehnung und Entwicklung des Großfuhrgewerbes dieses je mehr und mehr sich der Speditionstätigkeit bemächtigt habe, wodurch dem Kaufmann ebenso gedient ist als wenn ihm ein selbständiger Spediteur zur Verfügung steht (wie ja in einem späteren

[1] In der *Schweiz*, solange der Rodbetrieb bestand: Pfister, a. a. O. S. 201 f.

Zeitpunkte der Entwicklung, der vielfach erst in der Zeit der Eisenbahnen und der großen Reedereiunternehmungen erreicht worden ist, das selbständige Speditionsgewerbe zum Teil wieder verschwindet, weil die Transportanstalten die Speditionstätigkeit wieder übernehmen). Wir hören im 17. und 18. Jahrhundert von großen Fuhrunternehmern, die gleichzeitig als Spediteure tätig waren.

So lesen wir in der Allgemeinen Schatzkammer der Kaufmannschaft 4, 332: „Man findet hin und wieder sonderlich zu *Basel*, in der Schweitz und in Frankreich grosse reiche Speditores, die viel eigene Wagen, ja offt einer bis 1000 Maulthiere gehalten und damit andrer Kaufleute Güter fortgeschaffet haben . . ."

Vgl. auch W. Troeltsch, Calwer Zeughandlungskompagnie (1897). 177. Die dort genannten, größeren Speditionsfirmen in *Ulm*, *Augsburg*, *Lindau* usw. scheinen auch Fuhrunternehmungen gewesen zu sein.

Aber die Regel war das wohl nicht: „hin und wieder" kam es vor.

Vielmehr scheint es mir gerade ein Kennzeichen der frühkapitalistischen Organisation des Warenumsatzes zu sein, daß an den verschiedensten Stellen sich eine selbständige Spediteurtätigkeit, losgelöst von der Berufstätigkeit sowohl des Kaufmanns als des Frachtführers, entwickelte. Das ergab sich mit einer gewissen Notwendigkeit aus der Umbildung, die das Fuhrgewerbe während jener Epoche erlebte. So lange dieses seinen Schwerpunkt in den lokalen, zünftigen Transporthandwerken hatte, kam der Kaufmann ohne die Hilfe eines Spediteurs mit dem Frachtführer allein und dieser allein mit jenem aus. Was an Vermittler- und Kontrolltätigkeit auszuüben war, besorgte der meist halbamtliche Güterbestätter, Gutfertiger, Schaffner, Schirrmeister, der „conduttore" oder „guida delle balle", dem wir in den *italienischen* Städten schon im 13. Jahrhundert begegnen[1].

Dieser alte Güterbestätter hatte beim Abladen und Aufladen der Güter in der Stadt die Aufsicht zu üben, er hatte auf den Meßzügen für das Überkommen der Waren Sorge zu tragen, hatte die Fuhrleute zu überwachen, mit den Geleisreitern Fühlung zu nehmen u. dgl.[2]

---

[1] Goldschmidt, Univ. Gesch., 332. Ein solcher Schirrmeister, der gemeiniglich 20—30 Fuhrleute bei sich hatte, war offenbar Heinrich Stilling, der Vorfahr Jung-Stillings, von dem uns dieser so anmutige Geschichten erzählt. Siehe Joh. Heinr. Jung, gen. Stilling, Sämtl. Schriften 1 (1835), 77 f.

[2] F. Rauers, Brem. Handelsgesch., 52.

Als nun das interlokale, „wilde" Frachtfuhrgeschäft entstand, genügte dieses reine Kontrollorgan nicht. Es mußte sich zwischen Kaufmann und Frachtführer ein Zwischenglied einschieben, dem vor allem auch die Vermittlung zwischen jenen beiden oblag, das bis zu einem gewissen Grade die Verantwortung für den (dem Kaufmann nunmehr unbekannten) Frachtführer übernahm und das dem Fuhrmann Frachten, dem Versender Transportgelegenheiten sicherte.

„Die Güter-Bestäter sind auch höchst nützliche Officianten bey der Kauffmannschaft, indem sie der Kauff-Leute Güter durch sichere Fuhrleute spediren, und ist ihre Bedienung so höchst nothwendig, daß mancher Fuhrmann ohne dieselben Wagen und Pferde verzehren würde, ehe er vor sich selbst, insonderheit wenn er in einem Lande nicht gnugsame Praxin hat, volle Fracht bekomen solte . . ." (Marperger), Neu geöffnete Kauffmannsbörse (1707), 166.

Es „ist wahrhaftig kein geringes, fremden Fuhrleuten eine kostbare Ladung anzuvertrauen, welches sie zum Theil oder gantz bestehlen und damit unsichtbar machen können, indem sie dem Kaufmann einen falschen Nahmen, wo sie zu Hause gehören, angeben, wie wir davon unterschiedliche Exempel hin und wieder haben . . ."

„Am besten wäre es, daß eine jede Handels-Stadt ihre gewisse Güter-Bestätter hielte, welche die Fuhrleute von langer Hand her kennten und die guten von den schlechten zu unterscheiden wüsten." Schatzkammer der Kaufm. 2, 498.

Die eben angeführten Zeugnisse weisen schon darauf hin, auf welchem Wege man dazu gelangte, den veränderten Verhältnissen Rechnung zu tragen:

(1) der Güterbestätter wurde Spediteur. Das scheint ein häufiger Fall gewesen zu sein. Hießen doch beispielsweise in *Basel*, einem bedeutenden internationalen Speditionsplatze, die Speditionsgeschäfte geradezu Condottageschäfte[1], als mit welcher Bezeichnung sie also ihren Ursprung aus der Tätigkeit des ehemaligen Conduttore zu erkennen gaben[2].

Auch in *Deutschland* sehen wir den alten Güterbestätter sich zum Spediteur wandeln[3].

Aber die Dringlichkeit und Gesuchtheit der Spediteurtätigkeit ließen an vielen andern Stellen des Wirtschaftslebens Spediteure erstehen. So begegnen wir in den *norddeutschen* Städten:

[1] Geering, Basel, 400 f.

[2] Siehe auch Pfister, a. a. O. S. 201 f.

[3] F. Rauers, a. a. O. *(Bremen)*. E. Baasch, Die Organisation des alten Land-Fuhr- und Frachtwesens in *Hamburg*. 1902. Für *Frankfurt a. M.*: Hugo Kanter, Entw. d. Handels mit gebrauchsfertigen Waren usw. (1902), 26.

(2) den sog. Litzenbrüdern, die sich aus einfachen Auf- und Abladern zu angesehenen Spediteuren emporarbeiten. Sie werden von den alten, halbamtlichen Güterbestättern häufig als Eindringlinge, die ihnen (den Zünftigen) die Nahrung stören, angegriffen. Im Jahre 1770 klagten die *Hamburger* Güterbestätter: sie hätten nichts mehr zu tun, da ihnen die Litzenbrüder alle Güter weggenommen hätten.

War bei den genannten Personen die Spediteurtätigkeit eine mit ihrem Hauptberufe eng verbundene, so ist es nun gerade wiederum eine Eigenart der frühkapitalistischen Epoche, daß sehr häufig die Spedition im Nebenberufe von ganz verschiedenartigen Personen ausgeübt wurde, deren Beruf sie nur äußerlich mit dem Gütertransport in Verbindung brachte.

Als solcherart Spediteure finden wir:

(3) die Ausspannwirte, bei denen die Fuhrleute Unterkunft fanden. Nach der Aussage Savarys bildete es in *Frankreich* sogar die Regel, daß die Spedition von Gasthofsbesitzern ausgeübt wurde. Er nennt die Spediteure „Commissionaires de voitures" und beschreibt ihre Tätigkeit wie folgt:

„Les commissionaires voituriers sont ordinairement des hostelliers qui les logent, qui pour les soulager et les laisser reposer d'un long et penible voyage quand ils sont arrivés se chargent des lettres de voiture de leur cargaison (Frachtbriefe) et des acquits de la douanne ou des bureaux des traites foraines des lieux où ils ont passé et vont avertir les marchands à qui les marchandises appartiennent de retirer à la douanne où elles doivent être ordinairement dechargez par les voituriers . . . ils prennent aussi le soin de payer pour les voituriers les droits de barrages domainiaux et autres droits qui se payent à l'entrée des villes, d'aller recevoir des marchands le prix de leurs voitures à leur loisir et cependant en faire l'avance aux Voituriers . . ." Geschickte Kommissionäre besorgen die Ware den Kaufleuten ins Haus: so erfahren sie gleich, ob etwa Rückfracht zu verladen ist. Parf. nég. p. 243 f.

Die oben erwähnten drei reichen Gasthofbesitzer, die als „Commissionaires de voitures" tätig waren, zeigen, daß schon im Anfang des 18. Jahrhunderts das Gewerbe auf breiter kapitalistischer Grundlage ausgeübt wurde. Vgl. Savary, Dict. 1, 1328.

„In *Leipzig* machen die Wirte, in andern Orten selbst Hausknechte die Spediteurs." ‚Versuch', 49.

Sehr häufig finden wir, daß

(4) die Kommissionäre in den Stapelorten sich mit Spedition befaßten. Das ergab sich aus ihrer eigenartigen Stellung in der Großhandelsorganisation, die wir erst später kennen lernen werden.

Dasselbe gilt von

(5) den Bankiers, die ebenfalls seit altersher für ihre Kunden Spedition betrieben.

Wir wissen, daß schon die *italienischen* Bankhäuser im Mittelalter dies taten. So besorgen die Bardi für das florentiner Haus Franc. del Bene e comp. die Spedition von Tüchern von den französischen und flandrischen Märkten nach Italien. Bensa, Il contratto di assicurazione. Doc. I.

Und im 18. Jahrhundert gehörte die Warenspedition geradezu zu den Nebengeschäften jedes größeren Bankiers, weshalb wir denn auch besonders häufig die Geschäftsbezeichnung: „Wechsel, Kommission und Spedition" in den Adreßbüchern finden. Siehe z. B. für *Frankfurt a. M.* Kanter, a. a. O. S. 20 ff. Diese Hereinbeziehung der Spedition in den Geschäftskreis der Bankiers ergab sich mit einer gewissen Notwendigkeit aus der Natur des Zahlungsverkehrs der damaligen Zeit. Die Bankhäuser bevorschußten die Waren und empfingen diese, um sie an den Käufer weiterzugeben, . . . „erfolgte nun deren Verkauf nach auswärts, so mußte die Weitersendung zur Sicherung des Bankhauses, damit dieses die Hand auf der Ware behielt, von ihm selbst besorgt werden. Es war dies allgemein üblich, und so wurden natürlich auch andererseits wohlrenommierte Bankhäuser von den Warenversendern in Anspruch genommen, um ihre Sendung in Empfang zu nehmen und sie den Käufern (d. h. erst den Exporteuren) gegen Zahlung des Wertes auszuhändigen und diesen wieder den Absendern zu übermitteln". Soll und Haben von Eichborn & Co. (*Breslau*), S. 57. Vgl. auch ‚Versuch' § 29 und das 33. Kapitel dieses Buches.

Einen eigentümlichen Ursprung, von dem ich nicht weiß, ob er häufiger vorgekommen ist, hat die Speditionstätigkeit in *Emden* gehabt. Hier knüpft sie sich an

(6) das städtische Botenwesen an. Wir erfahren (bei Hagedorn a. a. O.), daß seit dem Ende des 16. Jahrhunderts der Bote in Emden Aufträge zum Ankauf in Antwerpen entgegen nahm, und daß er die eingekauften Waren selbst nach Emden zurückbrachte. Hierbei hätte also der Bote eine Menge Funktionen in einem ausgeführt, sofern er als Kommissionär, als Spediteur, als Conduttore und wohl gar als Frachtführer tätig gewesen wäre. Neben den Waren, die er selbst besorgt hatte, nahm der Bote auch andere zur bloßen Beförderung an: das heißt auch als Begleiter oder nur als Abfertiger? Die Sache ist nicht völlig klar.

Neben diesen verschiedenen Arten von Auch-Spediteuren bildeten sich dann in den Mittelpunkten des Verkehrs große, leistungsfähige Häuser zu Nur-Spediteuren aus, die ihre

Fäden über alle europäischen Länder ausspannten und namentlich für die internationalen Warensendungen gebraucht wurden. Sie scheinen ihren Hauptsitz in *Amsterdam* gehabt zu haben, dem Geburtsorte so vieler handelsorganisatorischer Einrichtungen im Zeitalter des Frühkapitalismus. Was wir über den Stand des Spediteurgewerbes in der holländischen Hauptstadt im Anfang des 18. Jahrhunderts erfahren, läßt auf eine vollendete Ausbildung dieses Geschäftszweiges schließen. Unser oft befragter Gewährsmann (Ricard fils) äußert sich darüber wie folgt:

„Nous avons ici des gens fort aisez et riches, qu'on nomme Expéditeurs, ausquels les Marchands n'ont qu'à s'adresser, lorsquils ont quelques marchandises à envoyer dans ces Pays (die nicht zu Wasser zu erreichen sind). Ces Expéditeurs ont des Chartiers et Voituriers affectez qui ne voyagent que pour eux, d'un lieu à un autre, et une correspondence réglée avec d'autres Expéditeurs qui demeurent dans les Villes, par où les marchandises qui viennent de ces Pays leur sont adressées; ils ont la facilité d'avoir les voitures à beaucoup meilleur marché, que n'auroit un Marchand qui voudroit expédier lui-même ses marchandises . . . lorsqu'un Marchand d'Amsterdam veut envoyer quelque marchandise dans un de ces Pays, il n'a qu'à l'envoyer chez son Expéditeur avec un ordre signé de sa main à qui et où il doit l'envoyer." Ricard, Nég. d'A., 218.

Der Name — und wohl auch die Tatsache des Berufs — „Spediteur", „Expéditeur" war damals etwas Neues. Savary hat davon erst durch Ricards Buch Kenntnis erhalten und trägt im Supplément zum Dict. de Comm. (1732) unter dem Stichwort „Expéditeur" nach, was Ricard in den eben angeführten Worten berichtet, mit der Einleitung: „Spediteure nennt man in Amsterdam bestimmte Arten von Commissionären" usw. Wir hatten gesehen, daß in Frankreich zu seiner Zeit die Spedition hauptsächlich von den Gasthofsbesitzern ausgeübt wurde, die man „Comm. de voiture" nannte.

Von den holländischen Spediteuren wurden dann auch die internationalen Beziehungen zwischen den Spediteuren der verschiedenen Versandplätze angeknüpft und zu einem förmlichen Netz ausgebildet.

„Anno 1671 ließ Friedr. de Wit in Amsterdam auf Anhalten der HH. Scherer und Montforti — NB. Juden? — in Bregenz eine Land-Charte ausgehen, in welcher gedachte Amici den Kaufleuten, die etwan belieben tragen möchten, ihnen ihre Güter zu ferner Spedition zuzusenden, zu wissen machten, durch was für Wege solche Spedition am füglichsten aus den Niederlanden nach Italien käme: Sie specificirten dabey die Preise, was ein ordinairer Ballen, frey von allen

Unkosten in Frankfurt gelieffert, von da ab und weiter von und nach unterschiedlichen Plätzen Italiens und Frankreichs an Fracht sollte zu stehen kommen. Wobey sie dann zugleich angewiesen, mit was für ein Contra-Marck solche Güter, die man ihrer Spedition anvertrauen würde, gemercket sein müsten, auch an wen man solche, als ihre Mitspeditores in Amsterdam, Franckfurt oder Nürnberg nur zu adressiren hätte, wenn man solche durch gantz Italien oder Frankreich wohl bestellet haben wolle." Allg. Schatzkammer 4, 333 f., deren Verfasser diesen Bericht offenbar aus Marpergers Neu eröffn. Kauffmannsbörse (1707) entnommen hatte, wo er sich auf Seite 125 bereits findet.

So waren am Ende der frühkapitalistischen Epoche Verkehrseinrichtungen entstanden, die den Überlandtransport durch Europa in vollendeter Weise zu bewerkstelligen ermöglichten. Ein gutes Beispiel für die Art und Weise, wie sich das Speditionsgeschäft zu seiner hohen Leistungsfähigkeit während des 18. Jahrhunderts emporentwickelt hat, bietet die Firma Luckner und Mittermayer, die den Transport des österreichischen Quecksilbers von Idria nach Amsterdam, ebenso wie den Eisen- und Stahltransport von Österreich nach Holland besorgte. Sie übernahm den Versand zu einem Einheitssatze und bestritt sämtliche Kosten[1]. Die Voraussetzung ihrer erfolgreichen Tätigkeit aber war die internationale Verbindung, die sie mit den Spediteuren der verschiedenen Orte Europas unterhielt.

IV. Die Leistungen

1. Die Kapazität

Im 18. Jahrhundert drängten sich die Frachtfuhren auf den belebten Handelsstraßen wie heute beim Anfahren des Trains einer Armee. Vergegenwärtigen wir uns das Bild, das sich an einer Poststation, wo Chausseegeld erhoben wurde, etwa im Westen Deutschlands dem Beschauer darbot. Als eine der einträglichsten Reichspoststation galt die des Postmeisters von Hatersheim. Sie brachte Ende des 18. Jahrhunderts etwa 6000 fl. ein. Das Pferd zahlte 2 Pf. Chausseegeld. Während eines Tages kamen etwa 1000 Pferde hindurch[2]. 1793 kamen in Lüneburg 71162 Pferde zur Niederlage[3], also täglich kehrten sicher 200 und mehr in dem kleinen Orte ein. Im Jahre 1770 soll es in

[1] H. v. Srbik, Exporthandel Österreichs (1907), 131 f.

[2] (Risbeck), Briefe eines reisenden Franzosen über Deutschland 2, 275.

[3] Hildts Handlungszeitung 14 (1797), 18.

London 150 Ausspannungen gegeben haben[1], wohin die Landesprodukte zum Verkauf gebracht und wo gewerbliche Gegenstände als Rückfracht eingenommen wurden. Welche unabsehbaren Wagenreihen müssen täglich auf den Zufuhrstraßen der Stadt sich hin und her bewegt haben!

Und doch! Wie gering war die quantitative Leistungsfähigkeit, nicht nur gemessen an den heutigen Ziffern, sondern auch nur betrachtet unter dem Gesichtspunkt der Anforderungen der Zeit. Freilich: wir dürfen nicht vergessen, daß es vornehmlich doch ein Werk des Frachtfuhrwesens war, wenn Großstädte wie London und Paris erwachsen konnten, da wir uns, wie ich noch zeigen werde, den Anteil der Zufuhr zu Lande weit größer als den zu Wasser vorzustellen haben. Aber damit erschöpfte sich auch die quantitative Leistungsfähigkeit des Achstransports im wesentlichen, soweit Massengüter in Frage kamen. Im übrigen beschränkte er sich auf die Zufuhr zu und die Abfuhr von den Messen, deren Umsatz wir später kennen lernen werden. Irgendwelchen größeren Anforderungen an Massenbewegungen war der Landtransport zu Pferde oder zu Wagen natürlich nicht gewachsen. Um seine Beschränktheit zu messen, ist es lehrreich, sich ein paar Einzelfälle deutlich vor die Augen zu stellen.

„Im Jahre 1769 litt das *Herzogtum Cleve* unter schwerer Kohlenteuerung. Eine Wendung zum Bessern schien einzutreten, als ein Unternehmer durch einen Kontrakt verpflichtet wurde, 200 000 Gang (etwa 270 000 Ztr., die Last von 10—15 Eisenbahnzügen) jährlich anzufahren. Aber er brachte nur 30 000 Gang zur Stelle. Es fehlte an Fuhrwerken, und die Wege, die sich in der Grafschaft vielleicht gebessert hatten, waren im Essenschen und Kölnischen immer noch so schlecht wie zuvor." W. Kliche, Die Schiffahrt auf der Ruhr usw. a. a. O. S. 79.

Im Jahre 1792 schreibt ein *österreichischer* Kaufmann: „Nun von Karlstadt nach Fiume, Buccari oder Zengg eine Partie von 1200 Metzen zu liefern, wäre freilich bald geschehen. Da sich aber gewöhnlich 60 und 100 000 Metzen zu einer gleichen Zeit in Karlstadt versammeln, so müßte man unendlich glücklich sein, wenn man sie vor Ablauf dreier Monate dahin gebracht hätte." Über die österreichische Handlung nach der Donau abwärts usw. 1792.

Diese beschränkte Leistungsfähigkeit des alten Landtransportwesens wird noch deutlicher fühlbar, wenn wir die theoretische Leistungsfähigkeit der ihm zur Verfügung stehenden Transportmittel errechnen.

---

[1] Westerfield, Middlemen in Englis Business, 363.

Nach den Angaben von Redens betrug im Jahre 1846 die Zahl der im Fracht- (und Reise-!) Verkehr im Zollverein beschäftigten Pferde 38349, vor Einführung der Eisenbahnen vielleicht 40000. Nun kann man (mit Meitzen) die Leistungsfähigkeit eines Pferdes auf täglich 50 Zentnermeilen (10 Ztr. × 5 Meilen) ansetzen; das ergäbe als (theoretische!) Gesamtjahresleistung sämtlicher im Zollverein tätigen Pferde rund 500 Mill. tkm, während die deutschen Eisenbahnen im Jahre 1913 67000 Mill. tkm, also etwa 130mal so viel, in Wirklichkeit verfahren haben.

2. Die Transportkosten

Ich teile zunächst einige einwandfreie Frachtsätze für Landtransport (ob mittels Saumtier, ob mittels Wagen läßt sich für die frühere Zeit nicht immer mit Gewißheit feststellen) aus verschiedenen Jahrhunderten und verschiedenen Ländern mit.

15. Jahrhundert:

Brügge (Verviers)—Mailand 6 fl. pro Zentner
Uzzano, 128.

Pisa—Livorno: p. 186

1 Sack Wolle	8—9 soldi
1 „ Seife	8 „

Calais—Mailand (?) p. 187

1 Sack Wolle	13 fl.
1 „ „ . . . . =	420 london. Pfd.

16. Jahrhundert: der Zentner von Antwerpen nach Basel 2¼ fl. Ryff, 106. 110.

Von Emden nach Köln kostet (1579) 1 Faß Butter (300 Pfd. netto, 330 Pfd. brutto) 6 gl. (zu je 13,6—14,8 g Feinsilber). B. Hagedorn, Hans. Gesch.-Bl. 37, 196.

17. Jahrhundert: die Taxordnung für Berlin von 1623 setzt fest:

Frachtlohn pro Zentner von Berlin

bis Lübeck	1 Thr.
„ Frankfurt a. O.	9 Sgr.
„ Leipzig.	16 „

Mylius, Corp. Const. March. Bd. V. Abt. II. S. 595.

Der Wiener Zentner zahlt von

Lüttich bis Mainz	6 Rtlr.
Mainz bis Regensburg	3½ fl.
Regensburg bis Wien	40 Kr.

Bechersche Weinrechnung (Pol. Disc. 676).

1671 kostet

Wien—Regensburg 1 Wiener Zentner . 4 fl.

samt Waggeld, Mauten und andern Speditionsgeldern 5 fl. 22½ kr. Bei Srbik, Exp.-Handel Österreichs, 133.

Segovia—Bilbao in Spanien:

1 Sack Wolle (= 170 Pfd.) .	12 liv. 16 sol
dsgl. Nantes—Orléans	22 sol
„ Orléans—Paris	5 liv.

Savary, Parf. nég. 2, 148/49.

Fuhrlohn von Orléans nach Paris:

3 l. 5 s. bis 3 l. 10 s. für 100 Pfd. Dauer: 4 Tage.

Pigeonneau 2, 403.

Eine Tonne kostet von London nach Birmingham 5—7 £, von London nach Exeter 12 £. A Hist. of Inland navigation (1769), 73; bei Smiles 1, 173.

18. Jahrhundert:

Frachtsätze für Lastfuhrwerk in England pro Zentner (Hundred)

	ca. 1715	ca. 1750
von Birmingham nach London . . .	7 /	3—4 /
„ Portsmouth „ „ . . .	7 /	4—5 /
„ Exeter „ „ . . .	12 /	8 /
„ Essex „ „ . . .	3 /	1 /
(Sitze der Wollfabriken)		
von Essex nach London (double bay)	2 / 6	1 / 6
„ „ „ „ (single bay)	1 / 5	6—8 d

Ein Gespann von 6 Pferden konnte von einem 60 Meilen entfernten Orte

1715 = 30 Ztr.
1750 = 50—60 „ } ziehen.

Die Verbilligung: Folge der turn-pikes. Postlethwayt, Dict. of Comm. 2², 616/17, Art. Roads.

Von Hamburg beträgt die Fracht für das Schiffspfund im Jahre 1716:

	Sommer	Winter
nach Leipzig	4 Tlr.	5 Tlr.
„ Nürnberg	7 „	8 „
„ Berlin	5 „	6 „
„ Breslau	8 „	9 „
„ Frankfurt a. O. . . .	6 „	7 „
„ Schlesien, Hirschberg, Lauban, Schmiedeberg, Landshut	7 „	8 „
„ Frankfurt a. M. . . .	7 „	8 „
„ Wien (1720) . . .	10 „	11 „

E. Baasch, Forschungen z. Hamb. Handelsgesch. 3 (1902), 12.

Der Zentner Leinenwaren kostete in den 1780er Jahren von Hirschberg i. Schl. bis Lüneburg oder Hamburg oder Altona 3 bis 3⅓ Tlr. S. Ricard, Traité 1, 429 seq.

Von Chur nach Cleven (Chiavenna) wurden 1767 bezahlt:

für 1 Ballen Rohseide . . . . 4 fl.
„ 1 Kiste Obst und Südfrüchte 4 „
„ 1 Saum Korn und Reis . . 3,30—4 fl. (1 Saum = $3^3/_4$ Ztr.)

von Mailand nach Chur: für 1 Saumlast 6 fl. $27^1/_2$ kr.

A. Härry, a. a. O. S. 144.

In Frankreich betrug die Landfracht für Getreide *1710* 2 sous pro Zentner und Meile (lieue), *1750* 1 sous 3—4 d. Letaconnoux, l. c. p. 112.

Endlich noch einige Sätze für die Paketbeförderung mittels der Post. Die Kgl. Pohln. Churfürstl. Post-O. vom Jahre 1713 enthält einen Tarif, der sehr gestaffelt (und natürlich sehr hoch) ist:

10 Pfd. — also unser 5 Kilo-Paket — würden demnach gekostet haben:

auf	1— 3	Meilen	= 5	Groschen
„	4— 6	„	= 7	„
„	7— 9	„	= 9	„
„	10—12	„	= 13	„
„	13—15	„	= 17	„
„	16—18	„	= 23	„
„	19—21	„	= 24	„
„	22—24	„	= 32	„
„	25—27	„	= 38	„
„	28—30	„	= 44	„

Abgedr. in der Allg. Schatzkammer der Kauffm. 3, 1101/02.

Nicht eine allgemeine, aber doch sehr verbreitete Belastung des Transports (die z. B. für Deutschland erheblich ins Gewicht fiel) bedeuteten die Zölle. So betrugen beispielsweise für eine Fahrt eines sechsspännigen Lastwagens von Frankfurt a. M. nach Basel im Jahre 1775 die eigentlichen Transportkosten auf der deutschen Seite etwa 71 fl., die Zölle und Wegegelder 60 fl. Auf der französischen Seite kostete der Transport nur 59 fl. $20^1/_2$ kr., wobei die Kosten von Rheinzabern ab, der deutschen Grenzstation, nur 14 fl. 44 kr. betragen. Mitgeteilt bei H. Kanter, a. a. O. S. 7.

Damit diese Ziffern Leben gewinnen, müssen wir sie auf einheitliche Längen, Gewichte und Münze umrechnen, das heißt auf Pfennige heutiger Markwährung und Tonnenkilometer. Ich habe das für eine Reihe der angeführten Frachten getan und folgendes Ergebnis erzielt:

Der Tonnenkilometer kostete:

15. Jahrhundert	Brügge—Mailand . . .	ca. 100	Pfennige
16. „	Antwerpen—Basel . . .	„ 60	„
	Emden—Cöln	„ 30—35	„[1]

[1] Der unwahrscheinlich niedrige Satz hat vielleicht seinen Grund in der Tatsache, daß der Versender der Emdener Magistrat war.

17. Jahrhundert	Berliner Taxordnung . .	„	20—35	Pfennige[1]
	Mainz—Regensburg . .	„	40	„
	Orléans—Paris	„	40—50	„
18. „	von Hamburg	„	30—35	„
	Hirschberg—Hamburg .	„	30—50	„
	Chur—Chiavenna . . .	„	35	„
	in Frankreich *1710* . .	„	35	„
	„ „ *1780* . .	„	25	„
	von London *1715* . . .	„	75—80	„
	„ „ *1750* . . .	„	35—50	„

Mit den letzten Sätzen stimmen ungefähr überein die Berechnungen, die Rauers vorgenommen hat:

Von Bremen (1796)

nach Hamburg . .	ca.	30—60	Pfennige	das Kilometer
„ Celle	„	30	„	„
„ Braunschweig .	„	45—50	„	„
„ Leipzig . . .	„	44—57	„	„

Rauers, Tab. XVI.

Im Königreich Hannover 1838/39 auf den Chausseen 25—40 Pf. Durchschnitt 30 Pf. pro Tonnenkilometer.

Gute Chausseen verhielten sich zu Landwegen hinsichtlich der Fracht wie 1 : 4. Ein Fachmann, Die Verkehrsstraßen usw.: zit. ib. S. 108.

Diese Ziffern werden in ihrer Richtigkeit durch deduktive Berechnung bestätigt: Meitzen nahm für die Mitte des 19. Jahrhunderts die Unterhaltskosten eines Gespanns mit 2½—4 Tlr. für den Tag für 2 Pferde an. Bei voller Ausnutzung auf Hin- und Rückweg würde sich danach ein Frachtsatz von mindestens 1 Sgr. für die Zentnermeile (= etwa 40 Pf. pro tkm.) ergeben.

Wenn diese angeführten Ziffern also typisch sind — und es liegt kein Grund vor, daran zu zweifeln — so lehren sie folgendes:

1. Vom 15. bis zum 18. Jahrhundert sind die Frachten auf etwa die Hälfte gesunken: die Verbesserung der Wege macht sich ebenso fühlbar, wie die Vervollkommnung der Verkehrsorganisation;

2. in England sind die Frachten bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts beträchtlich höher als auf dem Kontinente: eine natürliche Folge des schlechteren Zustandes der Straßen;

[1] Offenbar blieb diese Taxe beträchtlich hinter den Verkehrspreisen zurück.

3. auf dem Höhepunkt des Frachtfuhrwesens war die Güterfracht noch fast zehn- bis zwanzigmal so hoch wie die heutige Eisenbahnfracht für Massengüter: die Sätze der deutschen Bahnen für Spezialtarif I. II. III. betragen, wie bekannt, 4.5. 3.3, 2,2 Pf. für den Tonnenkilometer.

Also waren die billigen Massengüter zu Lande nur auf ganz kurze Strecken transportierbar:

Kohle kostete auf den Zechen in England im 17. und 18. Jahrhundert 2—4 sh. pro Chaldron, in einer Entfernung von 20—30 Meilen schon 5—10 mal soviel; eine sehr ergiebige Kohlenmine in Languedoc liefert ein Produkt, das

an Ort und Stelle = 10 000 l
an den Konsumorten = 100 000 „ (für 100 000 Ztr.) kostet.

Car il n'est pas d'endroit où il soit au dessous de 8—10 sols le cent. und wird doch nur innerhalb Languedocs abgesetzt. Enc. méth. Manuf. 1, 428.

Übrigens muß noch in Rücksicht gezogen werden, daß die Frachtsätze deshalb sich noch höher stellten, weil die Schädigung der Waren während des Transports durch Witterungseinflüsse, Stoßen etc. ebenso wie ihr Verlust durch Diebstahl der Frachtführer bedeutend waren.

„Der Tabak, wie nicht minder die Früchten, und jeder andere Artikel verlieret immer ein gutes Drittheil seines innerlichen Wertes, blos durch so schlechte aber unvermeidliche und unverbesserliche Transportierung“: nämlich von Ungarn „nach dem Littorale“ (Fiume usw.). Über die österreich. Handlung nach der Donau usw. (1794), 37.

Vierundzwanzigstes Kapitel

Die Binnenschiffahrt

Literatur

Außer den auf Seite 239 genannten Schriften, die sich zum großen Teile auch mit der Schiffahrt selbst beschäftigen, kommen noch folgende in Betracht:

1. Allgemeine: P. J. Marperger, Neu eröffnete Wasserfahrt auf Flüssen und Canälen usw. 1723, enthält allerhand krauses, zum Teil aber auch nützliches Material.

2. Einzelne Länder:

England: De Salis, H. Rudolph, A Chronology of Inland Navigation. 1897.

Frankreich: Moreau, Hist. du flottage. 1841, mir nur bekannt aus dem Referat im Journ. des Econom. Dutens, Hist. de la navigation intérieure de la France. 2 Vol. 1829. M. Baudet, De la *Saone* et de sa navigation. Dürftig. P. Mantellier, Histoire de la Communauté des marchands fréquentant la rivière de *Loire*, in den Mém. de la Soc. arch. de l'Orléanais. t. 7 et 8. 1867. G. Gallouédec, La Loire. 1910. Brauchbar. Ch. Lenteric, Le *Rhône*. Histoire d'un fleuve. 2 Vol. 1892, enthält über die Schiffahrt auf der Rhone leider nur wenig. Alb. Breittmayer, Le Rhône. Sa navigation depuis les temps anciens jusqu'à nos jours. 1904. Für die frühere Zeit sehr skizzenhaft, ausführlicher erst seit der Einführung der Dampfschiffahrt (1829).

Schweiz: Otto Vollenweider, Geschichte des Verkehrs auf der Wasserstraße Walenstad—Zürich—Basel. Schweiz. Studien zur Geschichtswissenschaft. Bd. IV. 1912. Erstreckt sich im wesentlichen nur bis zum 16. Jahrhundert.

Deutschland: im allgemeinen: D. Reinhold und J. Oltmanns, Der deutsche Handelskanal usw. 1817. Höck, Statistische Darstellung usw. 1822.

Das nützliche Werk von H. Meidinger, Die deutschen Ströme in ihren Verkehrs- und Handelsverhältnissen, mit statistischen Übersichten. 4 Abteilungen. 2. Ausg. 1861, bringt die Ziffern für die 1850 er, zuweilen für die 1830 er und 1840 er Jahre, ist also für unsere Zwecke nur aushilfsweise verwendbar.

Rhein-Gebiet: Hüpeden, Vom Rheinhandel, in Schlözers Staatsanzeigen Heft 1 (1782), S. 1—24. Betrachtungen über die Folgen der Eröffnung der Schelde usw. 1785 (für den Rhein). Eichhoffs Topographisch-statistische Darstellung des Rheins mit vorzüglicher

Rücksicht auf dessen Schiffahrt und Handel. 1814. Von demselben rührt auch eine Bibliographie der Schriften über die Schiffahrt des Rheinstroms her (1812), die mir jedoch nicht zugänglich war. Carl Löper, Die Rheinschiffahrt Straßburgs in früherer Zeit und die Straßburger Schiffleute-Zunft. 1877. Ein ganz vortreffliches Buch. G. Bettgenhäuser, Die Mainz—Frankfurter Marktschiffahrt im Mittelalter. 1896. Chr. Eckert, Das Mainzer Schiffergewerbe in den letzten drei Jahrhunderten des Kurstaates. 1898. F. Weiss, Zur Geschichte der Baseler Rheinschiffahrt und der Schiffer-Zunft, im Baseler Jahrbuch 1901. Alles drei nützliche, einander ergänzende Arbeiten.

Das Werk von Fr. Wickert, Der Rhein und sein Verkehr (1903), behandelt nur die moderne Zeit und ist fast rein geographischen Inhalts; die Schrift von Eb. Gothein, Gesch. Entwicklung der Rheinschiffahrt, in den Schriften d. Ver. f. Soc.-Pol. CI, umfaßt im wesentlichen nur das 19. Jahrhundert.

Ruhr und *Lippe* insbesondere: W. Kliche, Die Schiffahrt auf der Ruhr und Lippe im 18. Jahrhundert, in der Zeitschr. d. Bergischen Geschichtsvereins XXXVII. Bd. 1904. S. 1—178, enthält im wesentlichen eine Darstellung der Verwaltungsmaßregeln nach den Akten.

Weser-Gebiet: Außer den Büchern von Rauers, die in erster Linie in Betracht kommen (Gesch. d. Brem. Binnenhandels behandelt die Binnenschiffahrt auf S. 63—152 und enthält eine reiche Literaturübersicht): H. Potthoff in der Festschrift Minden-Ravensberg. 1909.

Elbe-, *Havel*-, *Spree*-, *Oder*-Gebiet: Versuch über die Schädlichkeit der geschlossenen Curmärkischen Elbschiffer-Gilde usw. 1792 (Verfasser: Gründler, Sekretär der Kaufmannschaft.) Tendenziös.

Konr. Toeche-Mittler, Der Friedrich-Wilhelm-Kanal und die Berlin-Hamburger Flußschiffahrt. 1891 (vom preußischen Standpunkt aus geschrieben). E. Baasch, Zur Geschichte der Berlin-Hamburger Reihefahrt, in der Zeitschr. d. Ver. f. Hamb. Gesch. Jahrg. 9. 1894 (vom hamburgischen Standpunkt aus gesehen). Vgl. desselben Quellen zur Gesch. von Hamb. Handel und Schiffahrt (1910), 199 ff. 221. 277 ff. 293 ff.

Bern. Weissenborn, Die Elbzölle und Elbstapelplätze. 1901.

I. Die Beförderungsarten

1. Die Flößerei war auf allen Strömen und Flüssen beliebt. Die großen Flöße z. B. auf dem Rhein stellten wohl den stärksten organisatorischen Kraftaufwand dar, dessen die frühkapitalistische Epoche fähig war.

Ein großes Rheinfloß hatte Ende des 18. Jahrhunderts einen Rauminhalt von etwa 500 000 Kubikfuß und vertrat einen Wert von 250 bis 400 000 fl. Es maß bis 1000′ (meist 700′) in der Länge, 70—90′ in der Breite. Es wurde oft von 900 Ruderknechten und Arbeitern bedient, die in einem Dutzend Hütten untergebracht waren und zu ihrem Unterhalt folgende Nahrungsmittel einnahmen: 15—20 000 Pfd.

Fleisch, 40—50000 Pfd. Brot, 10—15000 Pfd. Käse, 10—15 Ztr. Butter, 8—10 Ztr. Dürrfleisch, 30—40 Malter Hülsenfrüchte, 8 bis 10 Malter Salz, 5—600 Ohm Bier, 6—8 Stück Wein, 4—6 lebende Ochsen. Kleber, Reise auf dem Rhein im Jahre 1789. Höck. Statistische Darstellung (1822), 174.

2. Die Schiffahrt wurde in kleinen Kähnen betrieben, wie wir sie heute noch gelegentlich finden, die entweder gerudert oder (bergwärts) getreidelt wurden, sei es durch Tiere, sei es durch Menschen, beide Male unter Zuhilfenahme der Segel, wie wir das alles heute noch dort beobachten können, wo die Dampfkraft noch nicht genutzt wird.

Auf dem *Rhein* bediente man sich bei der Bergfahrt bis Speyer der Pferde zum Vorspann, von denen gemeiniglich 10—12 eine Ladung von 3000 Ztr. zu ziehen pflegten. Von Speyer an traten mit einigen Ausnahmen Menschen an die Stelle, deren alsdann oft 80—90 die Arbeit von 10 oder 12 Pferden verrichteten. Die Rheinschiffe des Mittelrheins ersten Ranges hatten eine Tragfähigkeit von 2600 bis 3000 Ztr., die zweiten Ranges von 1200—1500 Ztr., die dritten Ranges, Anhang genannt, von 600—1000 Ztr. Ein Schiff des Niederrheins lud bis 11000 Ztr., war also so tragfähig wie ein stattlicher Ostindienfahrer. Hüpeden, Vom Rheinhandel, a. a. O.

Das *Weser*-Schiff bedurfte etwa 30 Mann, die Schiffe auf *Aller* und *Leine* etwa 25 Leinenzieher. Rauers, 62.

Ein *französisches* Kanalschiff lud 120 t (2400 Ztr.). Rauers, 46. Auf der *Rhone* verkehrten Schleppzüge von 6 Kähnen, die 3—400 t luden und von 30—40 Pferden gezogen wurden. Ch. Lantéric, l. c. p. 512. Auf der *Loire* konnten nur kleine Schiffe von 40 bis 50 t fahren. L. Gallouédec, l. c. p. 332 f.

Auf der *Themse* begegnen uns 1. kleine Boote, sog. wherries oder whyries, die von einem, bisweilen einem Paar Ruderern bedient wurden (zur Personenbeförderung?); 2. sog. tylt- oder tilt-Boote mit 4 bis 5 Ruderern und einem Steuermann. Die Typen sind dieselben seit der Schiffbarmachung bis ins 19. Jahrhundert. Forbes-Ashford, l. c. p. 67.

II. Das Schiffergewerbe

Die Flußreederei ist offenbar noch früher als die Seereederei zum Inhalt eines selbständigen Berufs gemacht worden. Seit dem Hochmittelalter begegnen wir einem zünftig organisierten Schiffergewerbe: so in Florenz im 13. Jahrhundert den „navajoli qui vadunt per Arnum ad Florentiam“ [1].

[1] Davidsohn, Gesch. von Florenz 1, 788. Vgl. Goldschmidt, Universalgeschichte, 332.

Daneben aber gab es auch, wie sich denken läßt, Kaufleute oder Produzenten, die ihre eigenen Kähne hatten (und die diese vielleicht nebenbei auch anderen verfrachteten). Wir treffen im 14. Jahrhundert auf und an der *Loire* eine Genossenschaft, die sich aus Berufsschiffern und Kaufleuten, die eigene Kähne fahren ließen, zusammensetzte[1]. Im Jahre 1670 sollen die Baseler Bandwirker auf dem *Rheine* 359 Kähne lediglich in ihren Diensten haben fahren lassen[2].

Dieses zünftige Schifferhandwerk hat sich nun während der ganzen frühkapitalistischen Epoche fast unverändert erhalten. Im 18. Jahrhundert ist es auf allen Strömen noch unversehrt.

Die kurmärkische *Elb*-Schiffergilde hatte in ihrer Blütezeit (1750) 24 Mitglieder, die 45 Schuten und 90 Anhänger besaßen. K. Toeche-Mittler, a. a. O. S. 91. In Magdeburg bestand das Schifferhandwerk 1785 aus 22 Schiffern und 63 Kahnführern; 1799 aus 26 Schiffern und 78 Kahnführern. Ebenda S. 117 f.

Der Bestand der preußischen *Weser*-Flotte im 18. Jahrhundert war folgender: 20 Schiffsböcke, 18 Hinterhange, 29 Schiffsbullen, die zusammen eine komplete Mast bildeten, die einem Schiffer gehörten und durchschnittlich 8 Mann Besatzung hatten. Die Linienzieher und die Leinpferde stammten aus den benachbarten Dörfern, die sich mit dieser Arbeit einen Nebenerwerb verschafften. Potthoff, a. a. O. S. 229 f.

Über handwerksmäßige Schiffahrt in *Frankreich* siehe Letaconnoux, l. c. p. 275 ff. 285 ff. Gallouédec, l. c. p. 332: die Schiffer sind nebenbei Landwirte.

Die Schiffer lebten in strenger Handwerksordnung: ihr Tätigkeitsgebiet war streckenweise abgegrenzt. So hatten die Holländer, die eine eigene Gilde von 50 Mitglieder bildeten, das ausschließliche Fahrtrecht bis Köln; von da ab teilten sich die Schiffergilden von Köln, Mainz, Speier usw. in die Fahrt[3]. Die Kaufleute hatten oft Klage zu führen über den Schlendrian der Schiffer. Wir vernehmen von solchen Klagen über die Berliner Schiffergilde auf der Elbe, die als teuer, langsam, unehrlich geschildert wird, bei der Hamburger Kaufmannschaft[4] ebenso wie bei den schlesischen Leinwandkaufleuten[5].

---

[1] P. Mantellier, in den Mém. de la Soc. arch. de l'Orléanais 7, 79 ff.

[2] Löper, Rheinschiffahrt, 74.

[3] Hüpeden, a. a. O.

[4] Siehe das Gutachten der Commerz-Deput. vom 3. Juni 1769 bei E. Baasch, Quellen.

[5] Über die Schädlichkeit der geschlossenen Curmärkischen Elbschiffergülde usw., 41.

Die reine Handwerkshaftigkeit des Schiffergewerbes in der frühkapitalistischen Epoche tritt auch zutage in der eigenartigen Organisation der Schiffsreisen, die wir im Folgenden kennen lernen werden.

III. Die Organisation der Schiffsreisen

1. Die Reihefahrt

Der Idee des Handwerks entspricht, wie wir wissen, die Ausschließung der Konkurrenz der Handwerksgenossen untereinander. Auch in der handwerksmäßigen Schiffahrt wollte diese Idee lebendig werden und wurde es in einer eigentümlichen Form. Während nämlich die Zunftvorschriften dem gewerblichen Handwerker gleichsam im Raume den ihm gehörigen Tätigkeitskreis zuwiesen, ordneten die Schifferordnungen die Wirksamkeit der einzelnen Schiffer zu einem geregelten Nacheinander in folgender Weise.

Offenbar widersprach es den Interessen sämtlicher Gildebrüder ebenso wie dem jedes einzelnen von ihnen, wenn sie alle zu gleicher Zeit ihre Schiffe zur Benutzung anboten. Daß einer von ihnen sich Ladung verschafft hätte etwa durch Ansetzung niedriger Frachten oder Gewährung anderer günstigerer Bedingungen war natürlich ausgeschlossen. Daß aber alle zu gleicher Zeit beladen wurden, war bei der geringen Verkehrshöhe nur möglich, wenn sie monatelang am Krane lagen. So kam man auf den Ausweg, die einzelnen in fester Ordnung nacheinander fahren zu lassen, also daß ein regelmäßiger Turnus für die sämtlichen Mitglieder der Schiffergilde eingeführt wurde, den der einzelne nun auch innezuhalten gezwungen war: er durfte nun nicht anders, als wenn die Reihe an ihn kam, fahren. Diese Ordnung ist allgemein verbreitet gewesen unter dem Namen der Rang- oder Reihe-, holländisch Beurt- (= Reihe), danach wieder (in norddeutschen Städten) Börtfahrt, der wir schon begegnet sind als einer alten Einrichtung auch des Küstenschiffahrtsverkehrs[1].

Es scheint, als ob dieser zünftig geordneten Schiffahrt eine Periode der „freien" Schiffahrt vorausgegangen sei, während welcher die einzelnen, wenig zahlreichen Schiffer noch gar nicht gildemäßig geeint waren. Es waren die Zeiten ganz geringen und mehr gelegentlichen Verkehrs. Auch in den ersten Zunftordnungen findet sich die Bestimmung der Reihefahrt noch nicht.

[1] Siehe oben Seite 297 f.

Diese entspricht vielmehr erst einem etwas entwickelteren Verkehrsleben, wie es z. B. am Rhein sich im 15. Jahrhundert entfaltete: Während die älteste Baseler Schifferordnung von 1354 noch nichts von einer Reihefahrt weiß, ist diese in der Ordnung von 1430 enthalten[1]. Wir erfahren von einer Reihefahrt zwischen Hamburg und Stade, die im Jahre 1442 bestand[2].

Aber zur rechten Entwicklung gelangt die Reihefahrt auf den meisten Strömen erst im 17. Jahrhundert, in dem sie von den Landesherren im Interesse der Kaufmannschaft eingeführt wurde, wo sie noch nicht bestand. Denn offenbar lag sie im Interesse des Handels ebensosehr wie in dem der Schiffer. Zwar murrten die Kaufleute zunächst, als die Schiffer und später die Landesherrn ihnen den Zwang der Reihefahrt auferlegten, das heißt also sie zwangen, einem bestimmten Schiffer ihre Waren zu übergeben. Sie merkten aber bald, daß ihnen aus der Neuordnung der wesentliche Vorteil erwuchs, nun rascher ihre Waren befördert zu sehen, als wenn mehrere Schiffer darauf warteten, daß ihre Kähne gefüllt wurden. Wir sehen daher bald auch die Schiffer im Einverständnis mit den Kaufleuten die Reihefahrt regeln.

Die *Straßburger* Schifferzunft hatte 1650 den „Umzug", das heißt die Rangschiffahrt, eingeführt; 1660 einigt sie sich in einem Vergleiche, in dem die neue Einrichtung im wesentlichen anerkannt wird, mit den Zünften der Kaufleute. Löper, a. a. O. S. 76.

Zu gleicher Zeit blüht die Rang- und Reihefahrt der *Mainzer* Schiffer empor. Chr. Eckert, a. a. O. S. 63 ff.

Die Reihefahrt zwischen *Berlin* und *Hamburg* wird eingeführt durch das Reglement vom 31. Juli 1700, das durch Vereinbarung zwischen den Kaufleuten, den Schiffern und der Regierung zustande gekommen war. Toeche-Mittler, a. a. O. S. 64 ff.

Auch in *Holland* fällt die Regelung der Beurt-Schiffahrt in das 17. Jahrhundert. J. P. Ricard, Nég. d'Amst. Ch. X.

Die Einrichtung der Reihefahrt erlebte dann im weiteren Verlauf des 17. und im 18. Jahrhundert manchen Orts wesentliche Vervollkommnungen, die sie schließlich zu einer Art von regelmäßigen Linien werden ließen. Das geschah dadurch, daß den Schiffern, die „in Ladung" lagen, eine bestimmte Frist gesetzt wurde, nach der sie abfahren mußten, ganz gleich, ob sie voll waren oder nicht (während sie früher so lange hatten liegen müssen, bis sie hinreichend Ladung eingenommen hatten).

[1] Löper, a. a. O. Anhang und S. 74.
[2] Toeche-Mittler, a. a. O. S. 64 ff.

Das war schon in einer Abmachung zwischen den Straßburger Schiffern und Kaufleuten in den Jahren 1668 und 1669 bestimmt worden (siehe den Wortlaut der Abmachung bei Löper, 78): aber diese Bestimmung war offenbar in Vergessenheit geraten (übrigens auch bei unsern Geschichtsschreibern!), so daß im Jahre 1773 abermals ein Vergleich getroffen wurde, wonach jeder Schiffer nicht länger als 14 Tage in Mainz „in Ladung stehen", sondern mit Ablauf dieser Frist abfahren sollte. 1782 ging man dann noch einen Schritt weiter, indem man die Einrichtung traf, daß der Wasserbestätter am Anfang eines jeden Jahres die Abfahrtstage der Schiffe während dieses Jahres bestimmte und bekannt machte. Später ging jeden 10. Tag ein großes Güterschiff von Mainz ab. Löper, 132.

Auch in *Holland* gab es schon im Anfang des 18. Jahrhunderts Beurtschiffe, die zwischen Amsterdam und den meisten Plätzen der sieben Provinzen eine tägliche Verbindung unterhielten. J. P. Ricard, Nég. d'Amst., 140.

In mehr oder weniger hochentwickelter Form hat die Reihefahrt das ganze frühkapitalistische Zeitalter hindurch die Eigenart der Binnenschiffahrtsorganisation bestimmt.

2. Das Marktschiff

Ein täglich oder wöchentlich mehrmals fahrendes Börtschiff, wie wir es im 18. Jahrhundert auf belebten Flüssen und Kanälen häufiger antreffen, begegnet sich mit einer andern Einrichtung der Binnenschiffahrt, die daneben bestand: dem Marktschiff; ja vielfach laufen die beiden Einrichtungen in einander über.

Markt- oder Ordinarischiffe fuhren auf den europäischen Strömen schon im hohen Mittelalter an verschiedenen Stellen. Sie dienten, wie der Name besagt, dazu, den Verkehr mit einem nahegelegenen Marktplatz zu vermitteln und wurden deshalb ursprünglich (häufig mit Unterstützung der Stadtgemeinden) so oft abgesandt, als Markt an dem Bestimmungsorte gehalten wurde. Sie waren ebenso Personen- wie Frachtschiffe. Später gingen sie auf den belebteren Strecken täglich hin und her.

Auf dem *Rhein* fahren nachweislich schon in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts regelmäßig Schiffe aus Anlaß des Wochenmarktes zwischen Coblenz und Andernach, Ende des 14. Jahrhunderts zwischen Mainz und Oppenheim; zwischen Mainz und Frankfurt sogar schon täglich. Ebenso gab es Marktschiffe zwischen Mainz und Bingen, Mainz und Köln (16. Jahrhundert), die im 15. Jahrhundert als das beliebteste Beförderungsmittel galten. Sie werden von den Landesfürsten dementsprechend ausgebildet: Kurfürstl. mainz. Marktschiff-O. von 1573. Vgl. G. Bettgenhäuser, a. a. O. öfters; Eckert, a. a. O. S. 32 ff.; Quetsch, a. a. O. S. 71 ff.

Die Marktschiffe sind durchaus eine mittelalterliche Einrichtung: dazu bestimmt den ortsnahen Güteraustausch zu vermitteln. Aber sie haben doch auch in der frühkapitalistischen Epoche eine nicht geringe Rolle gespielt und sind erst mit den Eisenbahnen verschwunden. Ihre Bedeutung haben wir vor allem darin zu erblicken, daß sie die erste Verkehrseinrichtung in Europa gewesen sind, die auf dem „Omnibusprinzip" aufgebaut war, das heißt also, daß in ihnen dem „Publikum" ein Verkehrsmittel zur Verfügung stand, das aus eigener Initiative („aktiv") sich regelmäßig zu bestimmten Zeiten in Bewegung setzte, also eine sichere Beförderungsgelegenheit für Personen und Güter bot. Die „regelmäßige Linie" ist hier in den Marktschiffen zum ersten Male verwirklicht. Sie fuhren, wie es in einer Eingabe der Mainzer Marktschiffer aus dem Jahre 1468 heißt: „als wohl ungeladen als geladen". Das war das revolutionäre Neue an dieser Einrichtung, deren Geist allmählich das gesamte Verkehrswesen der Erde umgestürzt hat[1].

IV. Die Transportkosten

Angesichts der unbeholfenen Beförderungsarten (Treidelbetrieb mit großem Pferde- oder Menschenaufwand!):

Bei einer Ladung von 3000 Ztr. (150 t), auf zwei Fahrzeuge verteilt, wurden von Speyer nach Straßburg 64 Personen allein zum Ziehen gebraucht außer „denen Amtsleuten", deren Beköstigung sich je nach der Dauer der Reise

1752	auf	365—516 fl.
1772	„	468—661 „
1785	„	608—859 „

bezifferte: nach einer „Beglaubigten Kostenrechnung", die Löper, a. a. O. S. 134 mitteilt;

angesichts ferner der großen Verlustgefahr, der auch die Binnenschiffahrt ausgesetzt war: der Intendant von Aine in der Généralité von Tours zählt in seinem Bezirk von 1784—87 nicht weniger als 37 Schiffbrüche auf[2]; angesichts endlich der geringen Mengen der in den Verkehr gebrachten Güter (hier müssen wir immer der Wechselwirkung gedenken, die zwischen Verkehrshöhe und Transportkosten obwaltet!), die es nicht lohnend erscheinen ließen, große Schiffsgefäße (weil diese zu lange hätten

[1] Vgl. im übrigen die entsprechends Entwicklung in der Seeschiffahrt oben Seite 292 ff.

[2] L. Gallouédec, l. c. p. 332.

liegen müssen, ehe sie voll waren) zu verwenden und damit sich die natürlichen Vorzüge des Wassertransports zunutze zu machen: angesichts aller dieser Umstände werden wir keine besonders niedrigen Frachtsätze auf den Binnenwasserstraßen während der frühkapitalistischen Epoche erwarten.

Die Frachtsätze, die wir kennen, sind selbst am Ende dieses Zeitraums selbst in ihren niedrigsten Sätzen auf den Flüssen noch um ein Vielfaches höher als die heutigen Sätze der Binnenschiffahrt: sie sind mindestens 3- bis 4mal, in der Regel wohl 8- bis 10mal so hoch und höher als die der Gegenwart. Damit ist freilich auch zugleich ausgesprochen, daß sie in früherer Zeit im gleichen Spannungsverhältnis standen zu den Landfrachten wie heute. Vielleicht war die Spannung im 18. Jahrhundert sogar etwas größer als heute.

Man rechnet heute als Bergfracht für wertvolle Massengüter (Getreide, Reis usw., die also von den Eisenbahnen nach Spezialtarif I = 4,5 Pf. der tkm gefahren werden) 1,8 Pf. pro tkm auf den deutschen Strömen; für Massengüter aller Art (Eisenbahn-Spezialtarif III = 2,2 Pf.) beträgt die Talfracht 0,7 Pf.[1] Das wäre etwa ein Spannungsverhältnis von 1 : 3. Da wir für den Achstransport am Ende des 18. Jahrhunderts einen Frachtsatz von 30 bis 60 Pf. gefunden hatten, so würde dem eine Schiffsfracht von 10 bis 20 Pf. entsprechen. Solchen Sätzen begegnen wir in der Tat.

So kostet eine Last Weizen von Bremen nach Hameln 36 bis 42 Rtlr., nach Münden 50—60 Rtlr., talwärts bzw. 12—16 Rtlr. und 22—25 Rtlr. Patje, Kurzer Abriß des Fabrik-, Gewerbe- und Handlungszustandes in den Chur-Braunschweig-Lüneb. Landen (1796). 443 ff. Vgl. auch noch die „Frachttaxe vom Jahre 1783 für diejenigen Güter, so von Hamburg nach Magdeburg auf der Elbe aufwärts gehen"; abgedruckt bei J. Chr. Bohns Wolerf. Kaufm. 5. Aufl. S. 484 ff.

Es kommen aber auch erheblich niedrigere Sätze vor.

Die mit bewundernswerter Sorgfalt gesammelten und umgerechneten Frachtsätze, die Rauers (Anh. Tab. I) mitteilt, und die das bei weitem reichste Material darstellen, das wir besitzen, bleiben fast durchgängig hinter jenem Betrage weit zurück. Sie schwanken, soviel ich sehe, zwischen 4 Pf. (altes Eisen) und 15 Pf. (holländischer Tabak) für den Bergverkehr zwischen Bremen und Münden (gültig für das Jahr 1782). Nach den Angaben P. Mantelliers, l. c. 1, 297/98, hätte schon im 16. Jahrhundert die Beförderung von Salz die Loire

[1] Max Peters, Schiffahrtsabgaben usw., in den Schriften des Ver. f. Soz.-Pol. Bd. CXV Heft 2 und 3, S. 152.

aufwärts nur etwa 5 Pf. pro Kilometer gekostet. Das ist sehr unwahrscheinlich. In den 1860er Jahren betrug der Frachtsatz noch 4 Pf.

Andererseits finde ich Frachtsätze für Flußschiffe, die beträchtlich über jene Beträge hinausgehen.

Die Sätze des bekannten „Fracht-Büchlein de anno 1731", das Löper, a. a. O. S 227, im Auszuge mitteilt, schwanken nach meiner Berechnung für die Talfahrt, die etwa $^1/_4$—$^1/_3$ billiger war als die Bergfahrt, von Straßburg nach Frankfurt zwischen 12 Pf. (Harz) und 35 Pf. (Papier); die meisten halten sich allerdings zwischen 15 und 20 Pf.

Die Tonne soll auf dem Flusse von Liverpool nach Manchester vor Eröffnung des Bridgewater Kanals 12 / gekostet haben, das wären etwa 25 Pf. Da die Landfracht für dieselbe Strecke 40 /, das sind etwa 80 Pf. pro Kilometer, betrug (ein Satz, den wir häufiger in England in der 1. Hälfte des 18. Jahrhunderts finden), so wäre die Spannung ebenfalls wie 1 : 3 gewesen. Quarterly Review 1844.

Wiederum wollen wir uns eine Vorstellung verschaffen, was diese Sätze für die Transportierbarkeit von Massengütern bedeuteten. Wir erfahren aus den zeitgenössischen Berichten, daß diese, wie namentlich Kohle, aber auch Erde und Ton, selbst zu Wasser, selbst auf kurze Strecken vom Gewinnungsorte weggeschafft, auf ein vielfaches im Preise stiegen.

In den 1770er Jahren kostet **Kohle** an den Zechen (in der Grafschaft Mark):

$5^1/_2$ Stüber der Gang
2 „ Anfuhr zur Ruhr
$12^1/_2$ „ Transport auf der Ruhr bis Ruhrort

W. Kliche, a. a. O. S. 82.

Kohle aus dem westlichen Teile von Yorkshire, von Wakefield, den Calder hinab bis Selby, dann durch den Humber, dann in die Ouse, in der sie bei Flut in die Stadt York kommen kann:

kostet auf der Zeche . $1—1^1/_2$ d. pro bushel
„ in York . . . 7—8 „ „ „

allerbilligst — ohne irgendeine Abgabe, obwohl ganz zu Wasser. Defoe, Compl. Engl. Tr. 2, 253.

New Castle-Kohlen:

auf der Zeche . . . . . 5 s. pro Chaldron
in London . . . . 20—30 „ „ „
„ Oxford . . . . 45—50 „ „ „

Für die in einzelnen Gegenden (*Deutschland! Frankreich!*) beträchtliche Verteuerung der Flußschiffahrt durch Zölle gilt das auf Seite 343 Gesagte: sie gehört als Sondererscheinung nicht in den Kreis der Probleme einer allgemein europäischen Wirtschaftsentwicklung.

Mit der Erbauung der Kanäle scheint, namentlich in *Großbritannien*, noch eine weitere Verbilligung eingetreten zu sein. Allerdings die Sätze, die für den Transport von Manchester und Liverpool vor und nach Eröffnung des Bridgewaterkanals angegeben werden: vorher Landfracht 40/, Flußfracht 12/, nachher Kanalfracht 2/6 und die getreulichst von einem Lehrbuch in das andere übernommen werden, sind offenbar von den Kanalinteressenten in tendenziöser Weise zurechtgestutzt worden. Wenigstens sind mir annähernd gleich tiefe Abstürze der Frachten sonst nirgends begegnet. Aber einwandfreie Zeugen bestätigen doch die Tatsache, daß die Kanalfracht auch noch hinter der Flußfracht zurückbleibt.

Die Kanalfracht betrug für die Tonne in England (1768):

Stein, Kalk usw.	½ Penny pro Meile
Steinkohlen	1 „ „ „
Blei, Eisen, Holz, Flachs, Wolle, Eisenwaren, Spezereien usw. (also alles andere) . .	1½ „ „ „

J. L. Hogrewe, Beschreibung, 153.

Im einzelnen ergeben sich folgende Verbilligungen: auf der oft angeführten Strecke Manchester—Liverpool (= 38 Meilen) betrug der Landtransport in der Tat 40 / pro Tonne; der Wassertransport mittels Bridgewaterkanal jedoch: 6 / 8 hin, 10 / zurück, sage 9 / im Durchschnitt. J. Philipps, Inland Navig., 161/62.

Für zahlreiche Strecken findet man ebenda (im Anhang) Vergleiche zwischen Landtransportfracht und Kanalfracht in England.

Besonders lehrreich sind die genauen Ziffern, die wir für die Versandtkosten der Steingutfabriken von Wedgwood besitzen. Sie bezogen Ton von Cornwall und Devon, Flints aus Südengland zu Wagen oder Saumtier, und versandten ihre Fabrikate auf demselben Wege zum Satze von 1 / pro Tonne und Meile, also 66⅔ Pf. pro Tonnenkilometer. Drei Waggons Steingut wurden wöchentlich verfrachtet von New Castle-under Lyme und Burslem nach Bridgnorth: sie faßten etwa 8 t Steingut, zu 3 £ die Tonne. Etwa 100 Tonnen nahmen denselben Weg als Saumlast zu 2 £ 10 s. die Tonne. Der Grand Trunk Canal änderte diese Sätze wie folgt: von Etruria nach Liverpool ging nun die Tonne für 13 s. 4 d. statt 50 s.; von Wolverhampton nach Liverpool für 1 £ 5 s. statt für 5 £. Soc. Engl. 5, 438.

1 Quarter Weizen auf 100 Meilen zu verfrachten kostete nun 5 s. statt 20 s.

Alle bekannten Kanalfrachtsätze ergeben eine Verbilligung auf etwa ein Viertel der Landfracht; also, wenn wir diese mit 66⅔ ansetzen, auf etwa 15 Pf. pro Tonnenkilometer. Das war für England, wo die Frachtsätze für den Landtransport in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts, wie wir wissen, auffallend

hoch waren: schlechte Wege und mangelnde Konkurrenz der Flußschiffahrt mögen zusammengewirkt haben, um dieses Ergebnis zu zeitigen, besonders wichtig. Deshalb hat auch in England der Beginn des Kanalbaus noch viel mehr Epoche gemacht als anderswo, wo die Transportbedingungen nicht so ungünstige waren wie in England.

Versuchen wir nun aber, ohne Rücksicht auf diese nationalen Besonderheiten uns ein Urteil zu bilden über die allgemeine und grundsätzliche Bedeutung, die der Binnenschiffahrt während der frühkapitalistischen Epoche zukam, und welche Rangstellung die beiden Beförderungsmöglichkeiten: Schiff und Achse oder Saumtier im System des damaligen Gütertransportwesens eingenommen haben.

V. Die Bedeutung der Binnenschiffahrt für die Güterbeförderung

Da diejenigen Gründe, die heute den Warenversender bestimmen, statt den billigeren Wassertransport zu wählen, die Güter der Eisenbahn zu übergeben: raschere, sichere Beförderung! in der Frühzeit nicht in Betracht kamen, angesichts der Langsamkeit und Gefährlichkeit des Landtransports, so mußte die so viel billigere Wasserstraße überall, wo sie überhaupt zu benutzen war, die Warenströme auf sich leiten. In der Tat spielt denn auch die Binnenschiffahrt vor der Erfindung der Eisenbahnen und namentlich gegen das Ende der frühkapitalistischen Epoche in zahlreichen Verkehrsgebieten eine erheblich größere Rolle als ein paar Menschenalter nachher. Das äußert sich: 1. in der Tatsache, daß dem Schiffe alle Warengattungen, auch die hochqualifizierten Fertigfabrikate übergeben wurden: die schlesische Leinwand suchte ebenso gern den Wasserweg auf wie die Manchesterartikel sofort nach seiner Erbauung den Grand Trunk-Canal bevorzugten; 2. in den beträchtlichen Mengen, die auf den Binnenwasserstraßen befördert wurden.

Der Verkehr der Stadt *Bremen* verteilte sich zwischen Schiff- und Achsverkehr in den 1820er Jahren wie folgt: im Durchschnitt der Jahre 1827/28 bis 1831/32 gingen und kamen jährlich

auf der Oberweser	618522 dz
„ „ Achse	199515 „

Rauers, Tab. 8.

Welche Massen verschiedenartiger Güter von *Hamburg* auf dem Wasserwege ins Oberland versandt wurden, ergibt folgende Zusammenstellung. 1793 gingen von Hamburg die Elbe aufwärts:

Kaffe.	5 642 000	Pfd.
Zucker, raffinierter	4 000 000	„
„ roher	3 554 000	„
Sirup	3 161 300	„
Rosinen	11 931 000	„
Tabak	5 640 000	„
Reis	3 342 000	„
Getrocknete Fische	715 000	„
Käse	604 800	„
Baumöl	360 000	„
Zitronen und Pomeranzen . .	367 350	„
Häute und Felle	23 080	Stück
Weine.	1 468	Oxhoft
Heringe	2 008	Last

Höck, Stat. Darstellung, 169—171.

Aber: ich möchte doch davor warnen, nun der Binnenschiffahrt während der frühkapitalistischen Epoche eine übertriebene Bedeutung beizumessen und zu glauben, sie sei die vorherrschende Beförderungsart gewesen. Das mag für manche Verkehrsgebiete zutreffen. So z. B. in Deutschland für das *Elbe*-Gebiet, das scheinbar von allen europäischen Flußgebieten im 18. Jahrhundert das bedeutendste war:

„Schon im Innern Böhmens beginnt der Warenzug für diesen Strom, der mittels der Havel und Spree mit Brandenburg, mit Hilfe des Kanals von der Spree nach der Oder und Schlesien, mit der Neumark und Pommern und überhaupt teils unmittelbar, teils durch seine schiffbaren Zuflüsse mit ganz Ober- und Niedersachsen Verbindung hat; auch reicht die Gemeinschaft der Elbe wegen ihrer Verbindung mit der Oder und mittels der Warthe, der Netze und des Bromberger Kanals durch die preußischen Staaten bis zur Weichsel." 1798 waren gegen 460 Schiffe „bloß zwischen Magdeburg und Hamburg" beschäftigt. Höck, a. a. O.

Aber schon wenn wir uns in andern Stromgebieten umsehen, ändert sich das Bild. So kümmerte auf dem heute befahrenen *Rhein* der Verkehr offenbar noch das ganze 18. Jahrhundert hindurch.

So erfahren wir, daß im Jahre 1783 mehr als doppelt soviel Güter in *Straßburg* auf der Achse ein- und ausgingen als zu Schiff: nämlich 249 101 Ztr. gegen 122 268 Ztr. Nach einem im Kaufhause aufgestellten „summarischen Etat": Löper, 100.

Mitte des 18. Jahrhunderts wurden aber in sämtlichen Rheinstädten nur 214 Gütertransportschiffe ermittelt. Mém. sur la navigation etc. 1753. Straßburger Bezirks-Archiv, mitgeteilt bei Löper, 119.

Seit 1749 bis zum österreichischen Erbfolgekriege beförderte die Straßburger Schiffergilde von Frankfurt, Mainz und Speyer nach Straß-

burg im Jahresdurchschnitt nur 25 000 Ztr. (a. a. O. S. 119), während die kurmärkische Gilde im Durchschnitt der Jahre 1753—1758 6153⅙ Last, also etwa das Zehnfache jener Menge, auf ihren Schiffen verlud. Nach Archivalien Toeche-Mittler, 117 f.

Ich begnüge mich mit dem Hinweis auf diese tatsächliche Unterschiedlichkeit der Verkehrsentwicklung auf den verschiedenen Strömen, ohne den Gründen nachzuforschen, die offenbar mannigfaltige waren: schlechte Fahrstraße, Zollschikanen u. a. mögen zusammengewirkt haben, um den Rhein als Verkehrsstraße zu entwerten: „Gegen Ende des 18. Jahrhunderts betrug noch die Zahl der Zollstätten von Straßburg bis zu den Grenzen von Holland mehr als 30, wodurch die Schiffe wegen des allzu häufigen Anlandens in ihren Fahrten außerordentlich aufgehalten wurden." Ockhardt, Gesch. Darstellung der früheren und späteren Gesetzgebung über Zölle und Handelsschiffahrt (1818), 273; bei Löper, 122.

Was jedoch noch mehr ins Gewicht fiel, war der Umstand, daß die Wasserstraßen ja immer nur einen kleinen Raum des ganzen Landes beherrschten. Auch nachdem man in der früher geschilderten Weise daran gegangen war, die natürlichen Wasserläufe zu verbessern, künstliche zu bauen, blieb die Ausdehnung dieser Verkehrswege doch immer beschränkt. Eine Tendenz des Warenhandels oder der Gütererzeugung, sich dem Wassernetz etwa anzuschmiegen, beobachten wir aber, wie wir später noch feststellen werden, nur in geringem Umfange. Ein deutlicher Beweis, daß die Transportbedingungen doch nur eine untergeordnete Bedeutung für den Gang der kommerziellen und industriellen Entwicklung hatten.

So kommen wir denn, wenn wir die Gesamtheit der Verkehrsbeziehungen im Zeitalter des Frühkapitalismus überblicken, zu dem Ergebnis: daß die Binnenschiffahrt als Güterbeförderungsmittel hinter dem Achs- (und Saum-)Transport weit zurückbleibt; daß die vorherrschenden Verkehrsmittel der Frühzeit durchaus Frachtfuhre und Saumtier gewesen sind. Allerdings mit einer Ausnahme: *Holland*. Hier wies die natürliche Beschaffenheit des Landes dem Güterverkehr (ebenso wie wir es schon beim Personenverkehr feststellen konnten) auf die Wasserstraße hin.

„Comme la Province de Hollande est entrecoupée de Canaux . . . la plupart des marchandises qui entrent ou sortent d'Amsterdam y entrent et en sortent par Eau et on n'y voit que rarement des Chariots chargez de marchandises, si ce n'est en Hiver, lorsque les glaces empêchent les bâteaux d'aller." J. P. Ricard, Nég. d'Amst. 118.

Dagegen wird uns von *England* ganz allgemein berichtet, daß der Verkehr auf den Binnenwasserstraßen nicht entfernt dem Landtransport an Bedeutung gleich kam:

„The carriage of goods in England is chiefly managed by horses and waggons" ... „Our river-navigation is not to be nam'd for carriage with the vast balk of carriage by pack-horses and by waggons." Defoe, Compl. E. Tr. 1, 340.

Allerdings gilt das nur für die Zeit vor dem Beginn der Kanalära. Diese gehört aber im wesentlichen schon dem hochkapitalistischen Zeitalter an.

Dasselbe erfahren wir von *Frankreich:*

In einem Bericht aus dem Jahre 1778 heißt es: „Les transports se font presque tous par terre, à cause de la difficulté des rivières"; zit. bei Letaconnoux in der Rev. d'Hist. mod. 11, 105. Eine Verordnung vom 19. Dezember 1779 stellt fest, daß wegen der geringen Benutzung des Wasserweges „les routes sont fréquentées par un si grand nombre de voitures qu'on est forcé d'y faire des réparations onéreuses et gênantes pour les cultivateurs"; bei Galloudec, l. c. p. 332.

Das fluß- und kanalreichste Land Europas im 18. Jahrhundert war gewiß *Deutschland.* Und wir haben schon feststellen können, daß in einigen Verkehrsgebieten (Weser! Elbe!) der Wassertransport eine große Rolle gespielt hat. Wie aber gestaltet sich das Bild, wenn wir Gesamtdeutschland ins Auge fassen und den Anteil der beiden Transportweisen am gesamten Güterverkehr zu ermitteln versuchen? Da ergibt sich ebenfalls die überragende Bedeutung des Achstransports. Dieser verfügte, wie wir gesehen haben, über eine theoretische Leistungsfähigkeit von rund 500 Millionen tkm. Diesen stehen aber auf den Strömen und Kanälen höchstens 80 bis 90 Millionen tkm, die die Schiffahrt leistete, gegenüber.

Zu diesen Ziffern bin ich auf folgendem Wege gelangt: Wir kennen den Schiffsbestand im Rhein-, Weser-, Elbe-, Oder-Gebiet während der 1780er und 1790er Jahre ziemlich genau. (Nach den Ermittlungen von Löper, Rauers, Toeche-Mittler u. a.). Damals wurden in jenen Stromgebieten 1798 Schiffe ermittelt. Rechnen wir dazu (was sehr reichlich ist) 600 für Donau- und Weichsel-Gebiet, nehmen wir eine (ebenfalls hoch bemessene) Durchschnittsgröße von 30 t, so kämen wir auf eine Tragfähigkeit von 72000 t. Wieviel Kilometer fuhr der Schiffer jeden Tag? 1786 brauchten Lastschiffe zur „glücklichen und geschwinden Reise" von Mainz nach Straßburg 27 Tage, „zu einer mittelmäßigen Reise" 31 Tage und „zu einer geringen Reise, wenn nämlich das Wasser niedrig ist oder zur Winterszeit", 36 Tage. Die Talfahrt von Straßburg nach Mainz währte 3—4 Tage. Nehmen wir einen Durchschnitt für die Bergfahrt von 30 Tagen, für die Talfahrt von 3 Tagen an, und ziehen wir dann wieder das Mittel zwischen beiden Durchschnitten, so würden wir auf eine durchschnittliche Reisedauer auf der etwa 200 km langen Strecke

Straßburg—Mainz von 16—17 Tagen kommen, im Tage würden also 12 km zurückgelegt sein. Rechnet man nun, was angesichts der Einrichtung der Reihefahrt eher zu hoch als zu niedrig gegriffen zu sein scheint, 100 Fahrtage für jedes Schiff im Jahre, so würde die von jedem Schiff jährlich durchlaufene Strecke 1200 km betragen. Wir kommen also, um die Zahl der (theoretisch) geleisteten Tonnenkilometer sämtlicher Flußschiffe Deutschlands in den 1780er und 1790er Jahren zu ermitteln, zu folgendem Ansatz:

$$2400 \times 30 \times 12 \times 100 = 86\,400\,000 \text{ tkm.}$$

Vierter Abschnitt
Der Nachrichtenverkehr

Übersicht

„Nachrichtenverkehr" soll hier so viel bedeuten wie Nachrichtenübermittlung. Es gibt deren zwei verschiedene Arten; ich will sie die individuelle und die kollektive Nachrichtenübermittlung nennen. Individuell ist diejenige Nachrichtenübermittlung, die die Nachricht an individuell bestimmte Personen weiter gibt, es mag eine Person, es mögen deren viele sein: tausend Rundschreiben an tausend bestimmte Personen gerichtet, bleiben individuelle Nachrichtenübermittlung. Kollektiv ist diese, wenn sie eine Nachricht an individuell nicht bestimmte Personen gelangen läßt, es mögen unzählbare Massen sein, es mag sich um ganz wenige handeln, ja es mag überhaupt kein Mensch mehr die Nachricht in Empfang nehmen: ein Ausruf, der auf einem leeren Platz etwas verkündet, ein Anschlag, den nie ein Mensch liest, sind Akte der kollektiven Nachrichtenübermittlung, wie das in 26. Kapitel des näheren darzulegen sein wird, in dem diese Form der Nachrichtenübermittlung, „Nachrichtenpublikation" genannt, abgehandelt werden soll, während das folgende Kapitel der individuellen Nachrichtenübermittlung gewidmet ist.

Nun ist aber die Themastellung in den beiden Kapiteln eine grundverschiedene: im 26. Kapitel ist wirklich von den verschiedenen Arten und Formen der Nachrichtenpublikation die Rede, weil es nur darauf ankommt, die Wandlungen kennen zu lernen, die die kollektive Nachrichtenübermittlung während unseres Zeitraumes durchmacht. Die individuelle Nachrichtenübermittlung ist jedoch dieselbe am Anfang wie am Ende der frühkapitalistischen Epoche; sie erfolgt in der Form des Briefes. Hier ist das, was sich wandelt, nicht die Form der Nachrichtenübermittlung, sondern die Form der Briefversendung, also der Beförderung kleiner Sachdinge. Das entscheidende Ereignis im Bereich der Briefbeförderung, dem wir unsere Aufmerksamkeit allein zuzuwenden haben,

ist nun aber die Einführung der Post. Deshalb habe ich das folgende Kapitel ‚Die Post' überschrieben, um damit auszudrücken, daß wir uns nicht mit dem Problem der (individuellen) Nachrichtenübermittlung zu beschäftigen haben (dann müßte die Überschrift ‚Der Brief' lauten), sondern mit dem des Briefversands.

Literatur

Ein Werk, das den Nachrichtenverkehr während der frühkapitalistischen Epoche in seiner Gänze zur Darstellung brächte, gibt es nicht. Die Spezialliteratur nenne ich am Eingang je der folgenden Kapitel. Wie eine allgemeine Bearbeitung des Gegenstandes aussehen müßte, zeigt uns das Buch von Wolfgang Riepl, Das Nachrichtenwesen des Altertums mit besonderer Rücksicht auf die Römer. 1913. Dieses Werk hat aber, dank vor allem der scharf zupackenden Begriffsbildung und Systematik, auch über die von ihm umfaßte Geschichtsepoche hinaus Bedeutung und dient dazu, das Verständnis für die Eigenart des Nachrichtenverkehrs auch während des frühkapitalistischen Zeitalters zu vertiefen. Deshalb nenne ich es hier.

Fünfundzwanzigstes Kapitel

Die Post

Quellen und Literatur

Die *Quellen* sind zum Teil die im 20. Kapitel genannten. Dazu kommt das gesetzgeberische Material, das man in den bekannten Gesetzsammelwerken zerstreut findet.

Für *Spanien* sind sämtliche wichtigen, zurzeit noch vorhandenen, das Postwesen betreffenden Verordnungen usw. seit 1283 bis heute zusammengestellt in den Anales de las ordenanzas de Correos de España. 5 Vol. 1879 ff. Einen Auszug gibt Deyl im Archiv f. Post u. Telegr. 1882.

Für *Deutschland* findet sich das reichste Material beieinander in Mosers Teutschem Staatsrecht Kap. 78 (Bd. 5, S. 1—272). Die Reichsgesetzgebung ist zusammengestellt in Lünigs Teutschem Reichsarchiv. Pars gen. T. I. Eine besondere Quelle für die Geschichte des Botenwesens und der städtischen Posten sind die Botenordnungen. Viele davon sind jetzt veröffentlicht, z. B. im Archiv f. Post u. Telegr. 1874 ff., in den Mitteilungen des Ver. f. Hamburg. Gesch. 1887 u. a. O.

Die *Literatur* zur Geschichte des Postwesens — immer schon recht umfangreich — ist im letzten Menschenalter stark ins Kraut geschossen. Sie leidet vielfach unter der schlechten Gewohnheit ihrer Verfasser, nicht zu sagen, was sie unter „Post" verstehen. Nun kann man zwar, ohne eine Definition des Begriffes Post vorauszuschicken, ein untadeligos Buch über „die preußische Post" schreiben, kann auch die Geschichte des Hauses Thurn und Taxis und seiner Schöpfungen ohne sie abfassen, weil in diesen Fällen der Gegenstand der Darstellung gegeben ist: „preußische Post" ist der Inbegriff von Verwaltungsmaßregeln, der üblicherweise nach dem administrativen Schema unter dem Rubrum „Postwesen" im preußischen Staate zusammengefaßt ist (mag ihre Natur sein welche sie wolle), und mit der Thurn-Taxisschen Post steht es ähnlich. Anders aber, wenn man die „Entstehung der Post" schildern will: da muß man wissen, was man entstehen lassen will, und das wissen die meisten Autoren nicht (oder sagen es wenigstens nicht, was ebenso schlimm ist). Ich komme auf die Vieldeutigkeit des Wortes „Post" im Text zu sprechen. Hier nenne ich aus der unübersehbaren Masse von postgeschichtlichen Schriften einige, die mir besonders erwähnenswert erscheinen.

Bibliographien: Eine Zusammenstellung der älteren (deutschen) Literatur findet man bei Ch. G. Vischer, Allgem. geschichtliche Zeittafel des Postwesens nebst einer allgemeinen Literatur desselben. 1820.

Eine Übersicht über die Literatur des 19. Jahrhunderts (bis 1892) gibt Jos. Rübsam im Historischen Jahrbuch XIII; eine Übersicht über die seit 1908 erschienenen Spezialschriften über deutsche Territorien W. Möllenberg in den Geschichtsblättern für Stadt und Land Magdeburg. 48. Jahrg. (1913). 2. Heft, S. 155 ff.

Unter den *allgemeinen Darstellungen* sind die meist genannten: A. de Rothschild, Histoire de la Poste aux lettres depuis ses origines les plus anciennes jusqu'à nos jours. Zuerst 1873 in 1 Band, dann zu 2 Bänden erweitert, öfters aufgelegt. Eine harmlose, nicht immer kritische, aber mit interessantem Material versehene Bearbeitung des weitverzweigten Materials. Ohne wesentliche wissenschaftliche Bedeutung. Veredarius, Das Buch von der Weltpost. 3. Aufl. 1894. Illustriertes, aber fachmännisch gutes Werk.

Über die *Thurn-Taxissche Post* und im Anschluß daran über die sog. „*Anfänge des Postwesens*" sind in den letzten Jahrzehnten eine Reihe tüchtiger Arbeiten veröffentlicht: Jos. Rübsam, Zur Geschichte des internat. Postwesens im 16. und 17. Jahrhundert, im Hist. Jahrb. 13 (1892), mit zum Teil neuem interessanten Material und einem Auszug aus Codogno. Desselben Verfassers Buch über Joh. Bat. von Taxis (1889) ist wesentlich familiengeschichtlichen Inhalts. F. C. Huber, Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs. 1893. Al. Schulte, Zur Entstehung des deutschen Postwesens, in der Beilage zur Allg. Zeitung 1900, Nr. 85 und in seiner Geschichte des Handels. Fritz Ohmann, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis. 1900; ein gehaltreiches, an die Gedankengänge Schultes anknüpfendes Buch, von dem aber ganz besonders gilt, daß es sich durch den Mangel klarer Begriffsbildung um einen guten Teil des Erfolges bringt.

Spanien: wichtig wegen der frühen Anfänge postalischer Organisation: E. Verdegay y Fiscowich, Historia del Correo. 1894.

Italien: die Arbeiten von E. Melillo: 1. La posta nei secoli. 1895; 2. Le poste nel mezzogiorno d' Italia. 1897, gewähren mancherlei Aufschluß. Das dritte Buch desselben Verfassers: Le poste italiane nel medio evo. 476—1600 (1904), das nur eine Zusammenfassung zu sein scheint, war mir nicht zugänglich.

Frankreich: Alexis Belloc, Les Postes françaises. Recherches historiques sur leur origine, leur développement, leur législation. 1886. Ist eine Chronik der Gesetze und Verordnungen betr. das Postwesen.

Niederlande: J. C. Overvoorde, Geschiedenis van het postwezen in Nederland vóór 1795 met de voornaamste verbindingen met het buitenland. 1902. Ein vorzügliches Werk.

England: hat eine reiche postgeschichtliche Literatur, aus der folgende Werke hervorragen: William Lewins, Her Majestys Mails; An histor. and descriptive account of the British Post-Office (1864), das meist zitierte Buch, das sich im wesentlichen mit der Geschichte der englischen Post zu seiner Zeit befaßt, ist heute überholt. Herb. Joyce, The History of the Post office. 1893 (behandelt auch die *amerikanische* Post in der Kolonialzeit). Bestes Werk. J. Wilson Hyde, The early History of the Post in Grant and

Farm. 1894. J. C. Hemmeon, The Hist. of the Post office. 1912. Sind beides wertvolle Ergänzungen des Werkes von Joyce. R. C. Tombs, The King's Post (1905), ist eine hübsche (illustrierte) Monographie über die Geschichte der Post in *Bristol*.

Deutschland: Die Literatur zur Geschichte des deutschen Postwesens ist ganz besonders reich. Aus der älteren Literatur wird man noch heute mit Nutzen zu Rate ziehen J. E. von Beust, Versuch einer ausführlichen Erklärung des Postregals. 3 Teile. 1747—48: eine unerschöpfliche Fundgrube allerdings vorwiegend rechtshistorischen Materials, daneben aber auch von Notizen über Straßenwesen, Botenwesen, Fuhrwesen, Zeitungen usw. Von allgemeinen Darstellungen aus der neueren Zeit gibt Eug. Hartmann, Entwicklungsgeschichte der Posten von der ältesten Zeit bis zur Gegenwart mit besonderer Beziehung auf D. 1868, einen etwas dürftigen, aber brauchbaren Überblick. Zum Teil kommt auch für die Briefbeförderung in Betracht das schöne Jugendwerk von G. Steinhausen, Geschichte des deutschen Briefs. 2 Teile. 1889/91. Dann aber hat fast jedes deutsche Territorium eine besondere, oft sehr ausführliche Behandlung erfahren: die älteren Postbeamten zeigen eine ganz eigenartige starke Neigung, ihre Mußestunden durch postgeschichtliche Studien, die zu Büchern werden, auszufüllen; einigen von ihnen, wie dem verstorbenen Postdirektor von Markirch, Carl Löper, dessen Geschichte der Straßburger Rheinschiffahrt und andere Schriften wir schon kennen, verdanken wir ausgezeichnete Arbeiten, gar nicht zu reden von H. Stephans Meisterwerk: Geschichte der *preußischen* Post von ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart (1859), das der spätere Generalpostmeister sogar als jüngerer „Kgl. preuß. Post-Rath" geschrieben hat.

Aus der Fülle solcher Spezialbearbeitungen nenne ich noch folgende neuere Schriften, die mir besonders beachtlich erscheinen:

Sachsen: G. Schäfer, Geschichte des sächs. Postweseas. 1879. K. Krebs, Das kursächsische Postwesen zur Zeit des Oberpostmeisters J. J. Klees. 1914. Beides sehr gute Arbeiten.

Süd- und Westdeutschland:

Joh. Brunner, Das Postwesen in *Bayern* in seiner geschichtlichen Entwicklung von den Anfängen bis zur Gegenwart. 1900.

R. Grosse, Das Postwesen der *Kurpfalz* im 17. und 18. Jahrhundert. 1902.

C. Löper, Zur Geschichte des Verkehrs in *Elsaſs-Lothringen*. 1873.

Franz H. Quetsch, Geschichte des Verkehrswesens am *Mittelrhein* von den ältesten Zeiten bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts. Mit 42 Abbildungen. 1891. Ein Buch voll interessanten Materials, das sich auf alle Seiten des Verkehrs bezieht, aber besonders das Postwesen berücksichtigt. Leider fehlen zuweilen die Quellenangaben.

Kasp. Löffler, Geschichte des Verkehrs in *Baden*, insbesondere der Nachrichten- und Personenbeförderung (Boten-, Post- und Telegraphenverkehr) von der Römerzeit bis 1872. 1911.

B. Faulhaber, Geschichte der Post in *Frankfurt a. M.*, im Arch. für Frankfurter Geschichte. N. F. 10 (1883). Gut.

Die meisten der genannten Schriften behandeln auch das Botenwesen und die sich daraus entwickelnden städtischen Posten. An diese knüpft sich aber auch noch eine Spezialliteratur, so daß fast jede größere Stadt Deutschlands jetzt eine Monographie über das Botenwesen besitzt, wenn der Gegenstand nicht in anderem Zusammenhange mit erörtert ist. Beispiele:

Roth, Geschichte des *nürnbergischen* Handels 4, 272 ff.

G. H. Kirchenpauer, Die alte Börse. Programm zur Einweihung der neuen Börse in *Hamburg* (1841), 41 ff.

Th. Hirsch, *Danzigs* Handels- u. Gewerbegeschichte (1858), 220 f.

Jul. Neugebauer, Über *Breslaus* Post- und Botenwesen, im Rübezahl, Schlesische Provinzialblätter 1873, S. 548 ff.; wieder abgedruckt im Postarchiv, Bd. II. 1874 (danach zitiert).

C. Löper, Das Botenwesen und die Anfänge der Posteinrichtungen im *Elsaß*, im Archiv f. Post u. Telegr. 4 (1876), 281 f.

I. Begriff, Entwicklungsschema, Bedeutung.

Was man unter Post zu verstehen habe, wenn man das Wort in dem Sinne faßt, den wir heute ihm unterlegen, wird man am ehesten einsehen, wenn man sich klar macht, was irrtümlicher Weise meist darunter verstanden wird und was nicht darunter verstanden werden darf, wenn man den Tatsachen nicht Gewalt antun will.

Gewöhnlich definiert man: „Post ist eine Anstalt zum Transport . . .“ Das ist schon falsch. Mit Transport von was immer es sei: Nachrichten, Briefen, Packeten, Personen usw. hat die Post ganz und gar nichts zu tun. Noch viel weniger statthaft ist es, Post mit einer bestimmten Transportart zu verselbigen und etwa „Postbeförderung“ da zu erblicken, wo Briefe mittels „Relais“ oder „postierenden Boten“ versandt werden. Zu dieser irrtümlichen Auffassung hat die Tatsache Anlaß gegeben, daß das Wort Post tatsächlich, wie wir schon wissen, von der Einrichtung der Relais — „positae stationes“, „dispositi equi“ —, herstammt, da in den Anfängen der Postorganisation, namentlich derjenigen der Thurn-Taxisschen internationalen Post, diese Relais bei der Briefbeförderung (ebenso wie bei der Personenbeförderung) eine hervorragende Rolle gespielt haben. Daß aber mit dieser Bezeichnung: Postbeförderung im Sinne von Transportierung mittels Relais nicht im entferntesten das Institut, das wir heute Post nennen, begrifflich gefaßt wird, geht schon aus der Tatsache hervor, daß die Bezeichnung ja ebenso (und noch allgemeiner) für relaisweise Personenbeförderung wie für relaisweise Briefbeförderung verwandt wurde. Und die „Personen-

post" hat doch, wie jedermann weiß, mit dem Verkehrsinstitut „Post" keinerlei inneren Zusammenhang.

Aber die Post hat, sagte ich, überhaupt nichts mit dem Transport (von Briefen usw.) zu tun. Hätte sie es nämlich, so kämen wir zu dem absurden Schlusse: daß es heute überhaupt keine Post gäbe. Denn „die Post" transportiert ja heute die Briefe gar nicht oder nur ganz kurze Strecken. Transportiert werden die Briefe von der Eisenbahn, von den Dampfschiffen usw. „Die Post" bedient sich der verschiedenen Transportinstitute, mit denen sie Verträge zur Beförderung der Briefe usw. abschließt: der Fuhrunternehmer für die Wagenfahrt, der Dampfschiffahrtsgesellschaften für den Transport auf den Strömen, Kanälen und dem Meere, der Eisenbahnverwaltungen für die Versendung über Land. Sie selbst ist also offenbar nicht selbst ein Transportinstitut.

Worin bestand denn also die „belle invention" der Post, die Mme de Sévigné so sehr entzückte, wenn nicht in einer neuen Transportanstalt, geschweige in einer neuen Art des Briefversands? Was bleibt als Besonderheit übrig, wenn, wie es heute der Fall ist, aus dem Komplex von Verwaltungsmaßregeln, die in einem Staate als Postwesen zusammengefaßt werden, fast alle auf den Transport selbst bezüglichen Maßnahmen ausgeschieden sind? Was ist „die Post", wenn es keine Relais und keine „Postkutschen" und keine Postillone mehr gibt? Was war also auch „die Post" in der Zeit der Relais, der Postkutschen, der „postierenden Boten", da sie dies alles nicht war?

Die Post ist ein Sammelinstitut: sie sammelt Briefe, Pakete usw. an einem Orte ein, um sie an den oder die Bestimmungsorte (unter Umständen, was aber nicht ihre Eigenart ausmacht) selbst zu befördern oder befördern zu lassen und verteilt sie an dem Bestimmungsorte unter die Empfangsberechtigten. Sie stellt das eine Prinzip der Briefbeförderung (im weiteren Sinne) dar: Gegensatz ist die Beförderung durch eigenen (oder eigene) Boten. Diese zweite (zeitlich frühere) Beförderungsart kann räumlich und organisatorisch viel vollkommener sein als eine Postorganisation und ist es gewesen in der Gestalt des römischen Cursus publicus und der andern staatlichen oder privaten Staffettenorganisationen, die wir noch kennen lernen werden. Aber auch die ausgedehnteste Staffettenkette wird keine Post, weil sie immer eine Beförderung durch eigene Boten (des Fürsten, des Großkaufmanns) bleibt. Man hat gesagt: die moderne Post entstand,

als die staatliche Staffettenorganisation dem Publikum zugänglich gemacht wurde. Das ist richtig mit der Einschränkung, daß nicht die moderne, sondern eine der modernen Posten dadurch entstand. Sie entstand aber nicht, weil eine private Botenorganisation nun eine öffentliche Anstalt wurde, sondern weil nunmehr ein Sammelinstitut eingerichtet wurde. Allgemeinzugänglichkeit gehört nämlich keineswegs zu den Bestandteilen des Begriffs Post. Eine Post besteht auch, wenn eine Anzahl Familien sich zu gemeinsamer Briefbeförderung verabredet. Kein Mensch kann zweifelhaft sein, daß die von einzelnen Verbänden in den spätmittelalterlichen Städten eingerichteten Botenkurse echte Posten waren und doch nahmen an ihnen nur die Mitglieder jener Verbände teil[1].

Versuchen wir noch genauer festzustellen, wann eine „Post" vorhanden ist in dem allein möglichen Sinne, den das Wort, wenn es einen Sonderbegriff bezeichnen soll, haben kann, da diese Feststellung Vorbedingung für jede richtige geschichtliche Bestimmung der „Anfänge der modernen Post" ist, so müssen wir sagen: eine Postverbindung ist dann vorhanden, wenn man ständig Gelegenheit hat, einen Brief befördern zu lassen, ohne daß man nötig hat, einen eigenen Boten zu bestellen. Was von der andern Seite aus gesehen, heißt: wenn eine ständige Einrichtung besteht, die den Zweck hat, Briefe anderer Personen zu sammeln und zur Beförderung zu bringen.

Eine Postverbindung ist also die Botenfrau, die zwischen Jena und Weimar die Briefe besorgt: Postverbindung deshalb, weil sie Sammlung und Verteilung von Briefen (sei es auch nur von einem halben Dutzend Familien) übernimmt, nicht deshalb, weil sie die Briefe vom einen Ort zum andern selber trägt.

Andreas von Beseler richtete in Hamburg eine „amerikanische Postexpedition" ein, indem er dafür sorgte, daß Briefe mittels der nach Holland gehenden Boten und dann mittels der nach Amerika fahrenden Schiffe nach drüben befördert würden. Der Staat erkannte, als er selbst diesen Betrieb übernahm, von Beselers Verdienst an: er habe „zuerst auf seine Gefahr die Correspondenz zweyer Weltteile mit einander in einen regulären Weg zu leiten gesucht". E. Baasch, Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika; a. a. O. S. 248 ff.

An der Südspitze Amerikas hängt an einem Felsen des äußersten Vorgebirges der Magellanstraße, gegenüber Feuerland, ein Fäßchen, das durch eine eiserne Kette befestigt ist. Es wird von jedem vorüberfahrenden Schiffe geöffnet, das entweder Briefschaften hineinlegt

[1] Siehe z. B. für *Breslau* Jul. Neugebauer, a. a. O.

oder seine Briefe entnimmt. Eine ebensolche Tonne liegt auf Booby-Island, die in gleicher Weise als Sammelstelle dient und die Aufschrift: Post-Office trägt: mit vollem Rechte. Denn hier haben wir es mit einer postalischen Einrichtung reinster Art zu tun.

An solchen einfachen, embryonalen Veranstaltungen wie diesen hier, mit denen keinerlei Transporttätigkeit verbunden ist, erkennt man besonders deutlich, worin die Eigenart der Postorganisation besteht.

Ich sage: eine ständige Einrichtung und scheide damit die Gelegenheitsbeförderung aus. Aber wenn die Einrichtung ständig ist, so braucht die Beförderung der Briefe noch nicht regelmäßig zu erfolgen: es ist gewiß schon eine Postverbindung vorhanden, wenn Briefe ununterbrochen gesammelt, aber nur zum Versand gebracht werden, sobald eine genügende Menge Briefe zusammen gekommen ist.

So wurde noch Anfang des 17. Jahrhunderts in *Brandenburg-Preußen* der Bote in der churfürstlichen Kanzlei nur abgefertigt, wenn eine Anzahl Briefe nach einem Hauptort und zur Bestellung unterwegs vorhanden waren. Hartmann, a. a. O. S. 244. Aber kein Mensch wird zweifeln, daß hier schon eine „Post" bestand, soweit es sich um Briefe aus dem „Publikum" handelte.

Nun wissen wir aber auch, wie wir das Problem der Post historisch behandeln müssen. Die Hauptsache ist diese: daß wir unser Augenmerk ganz und gar abwenden von aller Gestaltung der Transporttechnik und der Transportorganisation und deren Fortschritten. Alles darauf Bezügliche ist erledigt in den Kapiteln, die vom Personenverkehr und vom Güterverkehr handeln. Andere Techniken, andere Organisationsformen als wir sie dort kennen gelernt haben, gibt es auch für die Briefbeförderung (im Sinne des Briefversands) nicht. Die Post besitzt also auch keine andern Transportmöglichkeiten, als jene, deren sie sich nach Bedarf bedient. Selbstverständlich werden die Leistungen der Post in dem Maße vollkommener, als der Personen- und Gütertransport vollkommenere Methoden entwickelt: ein Brief kommt rascher an sein Ziel, wenn er mittels Pferderelais, rascher freilich noch, wenn er mittels Eisenbahnen befördert wird. Aber diese Vervollkommnung des Briefverkehrs ist doch nicht einer Vervollkommnung der Postorganisation zugute zu halten und geht uns also auch, wenn wir deren Entwicklung verfolgen wollen, nichts an.

Worauf wir vielmehr zu achten haben, wenn wir die Geschichte der Post als solcher schreiben wollen, worin sich die Fortschritte der Postorganisation allein äußern, sind folgende Punkte:

1. Ausweitung des Kreises der Personen, die eine postalische Einrichtung benutzen können: Übergang zur Allgemeinzugänglichkeit;

2. Einrichtung regelmäßiger Kurse: Ansetzung und Einhaltung bestimmter Abgangs- und Ankunftstermine; Bekanntmachung dieser Termine;

3. Herstellung eines Netzes von Botenkursen, die ineinandergreifen;

4. Vermehrung der Kurse: Intensivisierung der Postverbindungen in Raum und Zeit;

5. Vervollkommnung des Einsammel- und Austeilungsverfahrens: gleichfalls fortschreitende Intensivisierung in beiden eben genannten Richtungen;

6. Tarifisierung der Leistungen: Aufstellung und Einhaltung von Taxen und Tarifen für bestimmt umschriebene Leistungen.

Die „Anfänge des Postwesen" ermitteln, heißt aber immer: Umschau halten, wo zum ersten Male Briefe gesammelt worden sind zwecks gemeinsamer Beförderung.

Erst wenn wir solcherart das besondere Postalische aus der Gesamtmasse des „Nachrichtenverkehrs" (wie wir ziemlich lax sagen) begrifflich herauspräpariert haben, können wir erwarten, eine Antwort auf die inhaltsschwere Frage zu finden: worin denn nun die Bedeutung der modernen Post beruhe. Diese, möchte ich sagen, liegt darin, daß durch sie der Nachrichtenverkehr (genauer: der Briefverkehr) entpersönlicht und auf einen selbsttätig arbeitenden Mechanismus übertragen wird.

Vorher, ehe es eine Post gab, solange also Briefe nur durch eigene Boten bestellt werden konnten, reichte die Fähigkeit des einzelnen, dem ortsfernen andern Nachrichten zukommen zu lassen, soweit, als er die Mittel besaß, Boten auszusenden. Damit war die Möglichkeit des brieflichen Verkehrs in enge Schranken gebunden: nur die Großen konnten eigene Boten bezahlen; die große Masse mußte sich damit begnügen, allenfalls Verbandsboten zu unterhalten, also daß die Möglichkeit, Briefe zu versenden, an die Zugehörigkeit zu einem bestimmten Verbande geknüpft war und sich immer nur auf die Versendung von Kollektivbriefen beschränkte. Oder sie mußte eine sich darbietende passende Gelegenheit abwarten: einen Reisenden, der Briefe aus Gefälligkeit mitnahm.

Die Organisation der Post bedeutet die Durchbrechung dieser Schranken. Sie macht es möglich, daß ein Bote von vielen

Briefversendern gemeinsam genützt wird, also daß nur ein Teilbetrag seiner Bezahlung dem einzelnen zur Last fällt. Die „belle invention" der Post besteht also darin, daß durch Verselbständigung der Sammel- und Verbindungstätigkeiten, durch die Überspannung der verschiedenen Transportinstitute mit einem Netz von Vermittlungsstellen, gleichsam ein Kollektivbote für die Gesamtheit geschaffen wird, der aber doch die allerpersönlichsten Aufträge auszuführen imstande ist.

Die Fähigkeit des einzelnen, zu korrespondieren, wird nun aber offenbar in dem Maße ausgeweitet, ja ins Unbegrenzte gesteigert, wie die einzelnen Botenkreise zu einem wohlgeordneten Systeme ineinandergefügt werden, da dadurch die Wirkung erzielt wird, daß die Leistung des einen Boten sich zu der Leistung des andern gesellt und eine überwältigende Gesamtleistung erzielt wird: die Post setzt, so kann man es ausdrücken, jedermann in den Stand, für eine Kleinigkeit gleichzeitig über die Arbeit von tausend Boten zu verfügen.

Diese Neuerung bedeutete mehr als eine „belle invention", das heißt eine für den einzelnen sehr angenehme Erfindung. Sie bedeutete eine vollständige Revolutionierung des gesamten Kulturdaseins und vor allem der wirtschaftlichen Beziehungen der Menschen untereinander, wie wir geeigneten Orts festzustellen Gelegenheit haben werden.

Hier haben wir erst einmal zu untersuchen, wie die Post, diese ganz und gar dem neueuropäischen Völkerkreise angehörige Einrichtung, in die Geschichte eingetreten ist und sich aus unscheinbaren Anfängen zu der stattlichen Organisation ausgebildet hat, als die sie schon am Ende unserer Epoche vor uns steht.

II. Die geschichtliche Entstehung der modernen Posten

Die moderne Post ist aus zahlreichen Wurzeln erwachsen. Ich versuche, diese bloßzulegen, soweit dies zum Verständnis der späteren Entwicklung notwendig ist. Dabei ziehe ich nur diejenigen Ursprünge in Betracht, aus denen für das Wirtschaftsleben bedeutsame Organisationen hervorgegangen sind.

So verschiedenartig auch die Entstehungsweisen der modernen Post sind, so stimmen sie doch darin überein, daß sie alle im 16. Jahrhundert ihren Anfang nehmen, wenigstens in dieser Zeit sich deutlicher bemerkbar machen und eine Bedeutung für das Wirtschaftsleben gewinnen. Genaue Zeitbestimmungen sind bei

dem heutigen Stande der Forschung nicht in allen Fällen möglich; vielleicht werden sie sich niemals vornehmen lassen, sind aber auch für die allgemeingeschichtliche Betrachtung belanglos. Für diese ist nur wichtig, festzustellen, wann eine Einrichtung wie die Post zu lebendiger Wirksamkeit gelangt. Und das zu bestimmen, reicht unser heutiges Wissen schon aus.

Die Anordnung, in der ich die einzelnen Zweige modernpostalischer Organisation im folgenden bespreche, weist erhebliche Schönheitsfehler auf. Sie erscheint mir aber zweckmäßig und deshalb wähle ich sie.

1. Die privaten Posten

Ehe denn Städte oder Staaten oder staatliche Generalpostmeister sich um die Einrichtung von Posten kümmerten, erwuchsen postalische Organisationen aus der Initiative der erwerbstätigen Bevölkerung selbst. Und zwar in zweifacher Form: einerseits als Schöpfungen genossenschaftlicher Selbsthilfe, andererseits als gewinnbringende Unternehmungen. Jenes sind die Kaufmannsposten; dieses die Metzgerposten (in Deutschland), die Fuhrmanns- und Hausiererposten (in England).

a) Die Kaufmannsposten

Keine Posten sind die hochentwickelten Staffettenorganisationen, die einzelne Großkaufleute, wie die italienischen Häuser im 15. Jahrhundert, wie die Fugger im 16. Jahrhundert, eingerichtet hatten[1]. Keine Posten sind die Botengänge, die die mittelalterlichen Kaufmannskorporationen zwischen den verschiedenen Sitzen ihrer Kontore unterhielten. Hier blieben es immer eigene Boten, die die Briefe besorgten. Als aber beim Ausgang des Mittelalters die genossenschaftlichen Bindungen sich lockerten, als die gesammte „Kaufmannschaft" eines Ortes sich als Einheit zu fühlen begann und Einrichtungen ins Leben rief, in denen sie ihre gemeinschaftlichen Interessen zu vertreten bemüht war, da scheint sie auch an vielen Orten einen Postverkehr organisiert zu haben, der bestimmt war, die alten Botengänge der Korporationen zu ersetzen (oder zu ergänzen). Hier und da waren es wohl auch einzelne unternehmende Kaufleute, die für ihre Genossen, zum Teil sogar (wir erfahren es von Postorganisationen *schweizer* Kaufleute) für das große Publikum Postverbindungen ins Leben riefen. Die Geschichte dieser Kaufmanns-

[1] Über diese spricht F. Ohmann, a. a. O. S. 273 ff.

posten des 16. (und eines Teiles des 17.) Jahrhunderts ist noch ungeschrieben, obwohl mancher Autor von ihnen spricht. Aber sie sind in ihrer Eigenart und in ihrem Unterschiede von den übrigen gleichzeitigen Postorganisationen noch niemals erfaßt und noch niemals zum Gegenstande einer systematischen Untersuchung gemacht worden. Daß sie vorhanden waren und eine gewisse Bedeutung besaßen, lassen die Berichte, die wir besitzen, klar genug erkennen.

Deutschland: In einem Memorial der Frankfurter und Augsburger Kaufleute von 1587 heißt es: vor etlichen Jahren sei bei der Post von Köln über Frankfurt nach Augsburg „oft und vielmal große Säumniß und Verhinderung entstanden"; um diesem Übel abzuhelfen, hätten die Kaufleute reitende Boten auf ihre Kosten bestellt, so daß man nun von 8 zu 8 Tagen „fast an allen Orten der ganzen Christenheit gute Nachricht haben könne".

Im 16. Jahrhundert unterhielten die Breslauer Kaufleute einen Botengang nach Nürnberg; die Zahl der beteiligten Kaufleute war groß, da auf einmal 32 ausscheiden konnten, ohne daß die Einrichtung aufhörte. Jul. Neugebauer, Über Breslaus ehemaliges Post- und Botenwesen, a. a. O. S. 103 ff.

1599 teilt der englische Gesandte Stephan Lesieur dem Herzog Otto in Harburg mit: einmal wöchentlich gehe der ‚tabellarius mercatorum' von Hamburg und Stade nach Middelburg und ebenso wöchentlich einmal von dort zurück. Durch diesen Boten könne der Herzog unter der Adresse des John Wheeler, Sekretärs der Adventurers in Middelburg, nach England an Lesieur schreiben, oder auch über Bremen, wo Andreas van der Meulen, ein alter Freund Lesieurs, jede Woche nach Middelburg schreibe. R. Ehrenberg, Hamburg und England, 255. Vgl. Kirchenpauer, a. a. O. S. 42.

In *England* unterhielten die flämischen Kaufleute eine Auslandspost, die bis 1558 bestand. Huber, 94.

Schweiz: In den 1560er Jahren richteten in St. Gallen die „acht alten Lyoner Häuser" für Zwilchexport einen Ordinaribotenritt nach Lyon und Nürnberg ein: die erste überlieferte Abrechnung ist von 1566. Im Jahre 1575 schlossen sich etliche Nürnberger Handelsleute dem Unternehmen an. 1585 richten die Schaffhausener Kaufleute einen ähnlichen Botenritt nach Lyon ein. Durch Unterbieten (also war es eine allgemein zugängliche Einrichtung!) machten sie Augsburg und Ulm, ja selbst Nürnberg den St. Gallenern abspenstig. 1621 kam eine Vereinbarung zwischen St. Gallen und den Herren Payer in Schaffhausen zustande, wonach die Schaffhausener Briefe in Solothurn, die des Ordinari in Baden abgeholt werden sollten. 1645 schließen sämtliche nach Lyon handelnde Kaufleute von St. Gallen einen Vertrag wegen Fertigung der Briefpost mit den Herren Albr. und Ludw. Fäsch in Basel usw. Hier scheinen also Postverbindungen von Unternehmern für andere Kaufleute in gewinnstrebender Absicht eingerichtet worden zu sein, während andererseits die Kaufmannschaften sich durch

genossenschaftlichen Zusammenschluß zu helfen suchen. Tr. Geering, Basel, 430.

b) Die Metzgerposten

Ihre Geschichte ist im allgemeinen bekannt. Sie entwickelten sich in *Deutschland*, namentlich in Süddeutschland, aus der Eigenart des Metzgergewerbes heraus, das seine Vertreter beim Vieheinkauf zu Wagen und zu Roß im Lande herumführt und dadurch befähigt, als Briefboten (übrigens auch als Beförderer von Gütern in kleinen Mengen und Personen) sich zu betätigen. Ursprünglich nahmen die Metzger Briefe gelegentlich und aus Gefälligkeit mit. Allmählich wuchs sich diese Sitte zu einer ständigen Einrichtung aus, die hie und da sogar von der Obrigkeit überwacht und geordnet wurde. Manche Stadt Süddeutschlands verpflichtete die Metzgerzunft gegen Erteilung von Privilegien zur Einhaltung bestimmter Kurse, richtete wohl auch, wie z. B. Eßlingen, einen Reihedienst ein. Auch von den Landesfürsten wurden die Metzgerposten als ordentliche Postanstalt anerkannt und demgemäß reglementiert, wie die Post- und Metzgerordnung des Herzogs Joh. Friedrich von Württemberg vom 26. Juni 1622 erkennen läßt. Dagegen kämpfte auf Anstiften der Taxis die Reichsregierung immer wieder gegen sie an: siehe das Edikt Rudolfs II. vom 6. März 1597, die Patente Kaiser Ferdinands II. von 1627, 1635 u. a., in Lünigs Teutsch. Reichsarchiv; Pars gen. 1, 444 ff. 451 ff. Offenbar vergebens.

Die Metzgerposten waren in ihrer Blütezeit zweifellos, wenn auch nur örtlich, bedeutende Postorganisationen mit stationsweisem Pferde- und Wagenwechsel, deren wichtige Aufgabe darin bestand, den Briefverkehr über Land und mit den kleinen Städten, das heißt dort zu besorgen, wohin im 16. und 17. Jahrhundert die großen Poststraßen noch nicht führten. Daß die Metzgerinnung in süddeutschen Städten das geheiligte Posthorn (um das wie um ein Symbol aller Macht und Herrlichkeit die Taxis verzweifelt stritten) im Wappen zu führen berechtigt waren[1], läßt auf ihre Bedeutung einen sicheren Schluß zu. Von ihrem Wirkungskreise können wir uns ziffernmäßig keine Vorstellung machen. Ende des 17. Jahrhunderts verschwinden sie.

c) Die Fuhrmannsposten

Wahrscheinlich auch in andern Ländern, nachweisbar in weitem Umfange in *England*, haben die Fuhrleute und zum Teil auch

[1] Eug. Hartmann, a. a. O. S. 199.

die herumziehenden Händler (peddler) sich gewerbsmäßig mit der Einsammlung, Beförderung und Austeilung von Briefen befaßt. Bis im Anfang des 17. Jahrhunderts, wie wir noch sehen werden, eine Staatspost in England eingerichtet wurde, lag der Briefpostverkehr (soweit ihn nicht die Kaufmannsposten besorgten) in den Händen solcher Fuhrleute oder Hausierer, die carriers, common carriers, carriers of letters, auch posts heißen.

Wir entnehmen das aus zahlreichen Eingaben und Berichten, die wir aus jener Zeit besitzen. Die Kaufleute sind mit der Peddler-Post nicht zufrieden: die Common Carriers kämen ganz unregelmäßig an, weil sie unterwegs oft sich aufhielten, um ihre Waren abzusetzen: sie hätten mehr ihren Handel im Kopfe als den Postdienst (they more minding their own peddling traffic than the service of the State or merchants).

Gleichwohl hielt sich diese Postorganisation noch lange Zeit, nachdem schon die Staatspost eingerichtet war, wie wir aus den ewigen Kompetenzstreitigkeiten zwischen den Carriers und den Postmeistern ersehen können, die ein englisches Gegenstück bilden zu dem Kampf der deutschen Reichspost mit den Staats-, Stadt- und Privatposten.

Bericht des Generalpostmeisters Witherings (Januar 1638): „The posts of Norwich and Yarmouth petitioned to be released, which was granted . . .“ „Mr Hieron, counsel for the posts . . .“ „As the posts continue to carry letters contrary to petitioner's grant . . .“ Die Fuhrboten werden von den Norwicher Kaufleuten unterstützt. Diese schreiben an den Council: „There has long been a constant trade betwixt London and Norwich . . . der bekannte Wollwarenhandel . . . in which intercourse of trade we always had our letters safety and speadily carried by our common carrier, by a horseman, not in manner of postage by change of horses, bad as it usual by common carriers and for little or no charge to us.“ Der Streit wird geschlichtet: die Common carriers behalten das Recht, Briefe zu befördern in Begleitung ihrer Karren oder Packpferde, vorausgesetzt daß sie nicht länger als 8 Stunden nach deren Abgang an dem Ort bleiben, von dem sie Briefe mitbringen, und nicht früher als 8 Stunden vor ihren Zügen an dem Orte eintreffen, für den sie Briefe zu besorgen haben. Die Eingaben und Entscheide abgedruckt bei Hyde, l. c. 129 ff.

Die Fuhrmannsposten sollen in England einen regen Briefverkehr unterhalten haben bis zur Einführung der Eisenbahnen[1].

d) Die Stadtposten (Petites postes, penny posts)

Im 17. Jahrhundert begründen in den beiden Großstädten Westeuropas unternehmungslustige Männer größere Stadtposten:

[1] Hyde, l. c. p. 49.

penny post in England, petite poste in Frankreich genannt. In andern Großstädten entstehen solche Posten im Laufe des 18. Jahrhunderts.

Die 1653 von M. de Valayer in *Paris* ins Leben gerufene Stadtpost[1] ging nach wenigen Jahren ein, um im Jahre 1759 zu neuem Leben zu erwachen.

Die 1683 von Murray, seines Zeichens einem Tapezierer, gegründete Stadtpost in *London* blieb bestehen, wurde aber wenige Jahre nach ihrer Begründung verstaatlicht[2].

Am 1. Mai 1772 wurde eine „kleine Post" in *Wien* eröffnet: das Unternehmen des Franzosen Hardy, dem Herr Schooten van Bergestraaten & Co. folgen[3].

Endlich in *Berlin* gab es in den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts ebenfalls eine Stadtpost, die von der „Kaufmannsgilde von der Materialhandlung" eingerichtet war und 1806 einging.

Über die Leistungen dieser Stadtposten spreche ich unten im Zusammenhange.

2. Die städtischen Posten

In den mittelalterlichen Städten, namentlich in den größeren Handelsplätzen, hatte sich — begreiflicherweise — im Laufe der Jahrhunderte ein Stand von Berufsboten herausgebildet, der, wenn seine Mitglieder zahlreicher wurden, sich zu Zünften zusammenschloß und bei einem gewissen Grade der Verkehrsentwicklung von der städtischen Verwaltung bestimmten Regeln unterworfen wurde.

In den *spanischen* und *italienischen* Städten läßt sich ein solcherweise zünftig und obrigkeitlich geordnetes Berufsbotentum bereits im 13. Jahrhundert nachweisen. Eine besonders gründliche Regelung erfährt das Botenwesen gegen das Ende des 13. Jahrhunderts in Katalonien. Siehe die zahlreichen Verfügungen in den Annales de las Ordenanzas de Correos 1, 423 f. Vgl. Verdegay y Fiscowich, 75 f. 85 f.

In Venedig hören wir im Jahre 1300 von Soprantendenti ai Corrieri, die, 40 Mann stark, 1490 eine Zunft bilden. S. Romanin, Stor. doc. di Venezia 2 (1854), 375.

Ebenso hat Genua frühzeitig: jedenfalls im 15. Jahrhundert, wie uns da l'Herba berichtet, seine Corrieri.

---

[1] Siehe die gereimte Ankündigung und das weitere Schicksal dieser Stadtpost bei Fournier, Le vieux neuf 2, 116 f.

[2] Anderson, Orig. of Com. 2, 561.

[3] Siehe den hübschen Prospekt im Wortlaut bei Nicolai, Reise, Band 3, Anl. VI. 3.

Auch in den *deutschen* Städten begegnen uns jedenfalls im 15. Jahrhundert Berufsboten und Botenzünfte. Die älteste Botenordnung in deutscher Sprache ist die Straßburger vom Jahre 1443. C. Löper, im Archiv f. Post u. Telegr. 4, 201.

Diese Botenzünfte sind also den Dienstmann- oder „Messenger Boy"-Instituten unserer Zeit zu vergleichen: sie stellten jedem, der einen Boten brauchte, einen solchen zur Verfügung. Nach dem Reiheverfahren, wie das bei einem geordneten Betrieb gar nicht anders möglich ist. Diese Boten gingen entweder zu Fuß oder ritten „auf der Post" oder fuhren in Schiffen oder Wagen, je nach den Anordnungen des Auftraggebers.

Th. Garzoni beschreibt die Berufstätigkeit des „Boten", den er Messo, Noncio, Corriere, Postiglione (ein besonderer Fall) und Portalettere nennt, für welche verschiedenen Bezeichnungen, meint er, die Römer ein einziges Wort hatten: tabellarius, wie folgt: „L' ufficio di costoro è di camminar' à piede, ouero correre la posta à cavallo, ouero per barca, ò per carrozza e portar lettere, plichi, scritture, groppi di danari, e valigie, cesti, bisaccie e simili altre cose, seruendo Prencipi, Signori, Caualieri, Gentilhuomini, Mercanti e ciascuno, che gli comanda." Th. Garzoni, Piazza universale (1605), 447/48.

Diese Berufsboten stellen eine Verkehrseinrichtuug dar, die alle Jahrhunderte überdauert hat. Wir begegnen ihnen während der ganzen frühkapitalistischen Epoche, aber auch noch im 19. Jahrhundert. Ich nannte schon ihre Erben in den Großstädten der Gegenwart. Mit der „Post" haben sie natürlich nichts zu tun: sie verkörpern vielmehr, wie wir oben festgestellt haben, das der Post entgegengesetzte Prinzip der Briefbeförderung.

Daneben hielten sich die größeren Stadtverwaltungen ihre eigenen Löpers. Warum sollten sie nicht, da sie so oft Sendungen auszuführen hatten? Unterscheiden lassen sich die städtischen Amtsboten von den privaten Boten nicht immer mit wünschenswerter Deutlichkeit.

Aus dem privaten Berufsbotentum keimten nun im späteren Mittelalter allerorten kleine Posten hervor: ob von den einzelnen Boten, ob von der Zunft organisiert, läßt sich nicht immer feststellen. Der Bote brauchte nämlich nur eine Tafel an die Tür seiner Wohnung zu hängen, auf der geschrieben stand: er nehme Briefe nach den und den Orten in Empfang; oder gar (was eine höhere Stufe der Entwicklung darstellte): er gehe jeden Montag nach der und der Stadt ab und sei bereit, Briefe dorthin mitzunehmen, und brauchte an dem Ziel seiner Wanderung bei

seiner Ankunft an seinem Absteigequartier nur eine Tafel ähnlichen Inhalts anzubringen: so hatte er sich in eine „Post" verwandelt[1].

Aber es scheint, als seien diese Keime schon frühzeitig erstickt worden, weil nämlich seit dem 16. Jahrhundert überall die Städte selbst die Organisation des Postwesens, das heißt eben: die Umbildung der Botenzünfte in Postanstalten in die Hand nahmen oder aber die Kaufmannsposten verstadtlichten.

Die von den Städten angestellten Postboten hießen Ordinariboten, daneben blieben Bey-Boten für individuellen Bedarf bestehen. Zum Einsammeln und Empfang der Briefe, zur Abfertigung der einzelnen Boten usw. wurden „Botenknechte", später „Botenschaffer" genannt, angestellt, die von einem Häuschen am Markt aus, das also das Postamt darstellte, die Leitung ausübten.

Es wird sich empfehlen, daß ich an einigen Beispielen zeige, in welcher Weise sich dieses städtische Postwesen entfaltete.

In *Nürnberg* wird die städtische Post durch Verlaß vom 10. März 1570 ins Leben gerufen. Damals wurden folgende Botenkurse eingerichtet: nach Antorf (Antwerpen), Breslau, Frankfurt, Leipzig, Lyon, Salzburg, Straßburg, Wien, also 8; dazu kamen im Lauf der Zeit noch Botenkurse nach Augsburg (1632), St. Gallen (1641), Speyer (1652), Stuttgart (1665). Von diesen Postkursen gingen aber eine ganze Reihe noch während des 17. Jahrhunderts wieder ein, so daß 1697 folgende Verbindungen fortbestanden: nach Hamburg, Wien, Salzburg, Leipzig, Breslau und Stuttgart. Neben diesen Botenlinien gab es noch drei, die einen eigenen Botenschaffer hatten: nach Regensburg, Bamberg und Schweinfurt; im ganzen also 9.

Im Anfang des 19. Jahrhunderts waren noch verblieben die Verbindungen mit Augsburg, Hamburg, Leipzig, Regensburg, Salzburg, Stuttgart, also 6. J. F. Roth, Geschichte des nürnberg. Handels 4 (1802), 276 ff.

Fast genau um dieselbe Zeit nimmt die städtische Post in *Hamburg* ihren Anfang. 1570 werden die Boten nach Antwerpen vereidigt und an bestimmte Abgangstage gebunden; 1578 wird eine besondere Ordnung für sie erlassen. Ebenso werden in den nächsten Jahren Botengänge nach folgenden Orten eingerichtet oder geordnet: Danzig (1580. 1593); Lüneburg (1583. 1592); Köln (1586); Emden (1592); Leipzig (1593); Kopenhagen (1602). Im Jahre 1607 wird eine Allgemeine Boten-

[1] Ansätze zu Postorganisationen solcher Art beschreibt B. Faulhaber, Gesch. der Post in Frankfurt a. M., a. a. O. S. 8 ff. Unter Vermittlung der Zunft bilden sich manche Botenanstalten in *Spanien* (Valencia) in der bezeichneten Weise zu Posten aus: Verdegay y Fiscowich, l. c. p. 94 ff.

ordnung erlassen (1641. 1678 erneuert). Kirchenpauer, a. a. O. S. 41. Leider erfahren wir nichts Genaueres über das Schicksal dieser verschiedenen Verbindungen, die aber größtenteils bis zum Ende der frühkapitalistischen Epoche weiter bestehen.

Die Verstadtlichung des Botenwesens in *Leipzig* erfolgt 1590. R. Fickert, im Archiv f. Post u. Telegr. 21, 399. 1608 wird eine B.-O. erlassen. Danach gab es 30 geschworene Boten und einen Botenmeister; daneben noch 10 für den Notfall.

Genauer sind wir über den Entwicklungsgang des *Breslauer* städtischen Postwesens unterrichtet. In Breslau fällt die Verstadtlichung des Botenwesens zwischen die Jahre 1573 und 1596, in denen je eine Botenordnung erlassen wird. Offenbar übernahm die Stadt auch die Kaufmannspost, die jedenfalls im Jahre 1596 nicht mehr bestand, wie wir aus der Bestimmung schließen müssen, daß die Kosten der städtischen Post zum Teil durch Vorzugsbesteuerung der Kaufleute im Verhältnis der von ihnen versandten Anzahl Briefe aufgebracht werden sollten. Dem Breslauer Postwesen stand (ebenso wie in Nürnberg) ein „Botenknecht" vor, der in einem Bäudlein am Rathaus seines Amtes waltete, das heißt die 40 zum Tragen der Botenbüchse privilegierten Boten zu organisieren hatte. Die Boten, deren es 4 für Nürnberg gab, gingen alle Wochen einmal ab, gleichviel ob viel oder wenig zu befördern war.

Breslau unterhielt im 16. Jahrhundert Ordinari-Botenkurse nach Nürnberg, Danzig, Leipzig, Krakau. Ende des 17. Jahrhunderts besteht eine einmalige Verbindung in der Woche von und nach: Wien, Frankfurt, Danzig, Nürnberg, Prag, Thorn, Leipzig. Der Betrieb der Breslauer Post erweiterte sich also. Gleichwohl wurde ihm ein jähes Ende schon im Anfang des 18. Jahrhunderts bereitet: 1710 wird der Stadt das Recht, Ordinari-Boten laufen zu lassen, genommen; nur innerhalb der Provinz besteht das Recht weiter. Jul. Neugebauer, a. a. O.

Die städtischen Posten griffen nun ineinander, zum Teil auch in die sich ebenfalls rasch entwickelnden Staatsposten ein und breiteten so ein Netz über das Land aus. Wieder ein paar Beispiele:

Die Augsburger B.-O. von 1552/55 schreibt vor: alle Samstag abend soll ein Bote der Augsburger Zunft zu Augsburg wie zu Venedig die Briefe einsammeln und am andern Samstag je am andern Orte abliefern und zwar längstens im Sommer um 8, im Winter um 10 Uhr. Eine Anordnung des bayrischen Herzogs Albrecht von 1569 bestimmt, daß allwöchentlich aus Augsburg die welsche Post abgeholt werde. Huber, 163. Die Augsburger Boten übergaben die Briefe den Frankfurtern zur Weiterbeförderung nach Köln; die Frankfurter treffen sich mit den Lüneburgern und Hamburgern in Lagenhagen in Hannover und tauschen hier ihre Felleisen aus. B. Faulhaber, a. a. O.

Im Anschluß an die (inoffizielle) staatliche Post unterhalten Mayor und Alderman von Barnstaple in *England* eine wöchentliche Fußpost

zwischen B. und Exeter: „A foote post to goe weekly every Tuesday morning about seven of the clock in the morning from the said towne of B. unto E., and to be there at the postmasters house in E. the Wedonesday morning and there to deliver unto the post whiche is to goe that morneing toward London all such letters as shalbe sent him to be conveyed unto London ... which foote post is to stay in Exceter untill the London post for that weeke shall come from London and shall take upp all such letters as the said post shall bringe from London." Aus dem Barnstapler Archiv vom 17. Sept. 1633, bei Hyde, 50 f.

Um ein wohlgerundetes System von gut ineinandergreifenden Postkursen zu schaffen, traten die Städte zusammen und schlossen Postverträge untereinander.

So findet 1587 ein Städtetag von zwölf *süddeutschen* Städten statt, um solcherweise sich über Koinzidenzen zu verständigen; ebenso 1598, 1616 und öfters. Faulhaber, a. a. O. S. 23. 37 u. ö.

In *Norddeutschland* geht Bremen voran. Schon 1608 hatte die Stadt mit Braunschweig einen Postvertrag abgeschlossen, nach welchem in jeder Stadt drei beeidigte und kautionsfähige Bürger den Postverkehr zwischen beiden übernehmen und durch eine wöchentliche Botenpost, die zu jeder Reise hin und zurück 6 Tage gebrauchte, besorgen sollte. Auch für die Hamburg-Amsterdamer Post hatte Bremen eine Hauptstation errichtet, die den Verkehr der Stadt nach beiden Seiten hin unterhielt. Joh. Falke, Geschichte d. deutschen Handels 2, 179.

Oder man unterhielt in der andern Stadt einen Vertreter des eigenen Postwesens: so beispielsweise *Venedig* in Rom[1].

Die städtischen Posten haben in allen Ländern, vornehmlich wohl im 17. Jahrhundert, eine bedeutende Rolle gespielt. Ich glaube, daß sie während des 17. Jahrhunderts die bei weitem wichtigste Form der Briefpost waren. In *Holland* gab es bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts neben den privaten Posten nur städtische[2]. Im 18. Jahrhundert treten sie allmählich zurück. Nur in Deutschland bewahren sie, wenigstens für den Verkehr der Reichsstädte untereinander, das ganze 18. Jahrhundert einen großen Teil ihrer früheren Bedeutung. Was wir beispielsweise aus Beust entnehmen, beweist, daß sie ihre feste Stellung im Lande hatten und für bestimmte Zwecke den andern Posten vorgezogen wurden. Noch im Jahre 1790 beklagen sich die deutschen Reichsstädte, daß die Postwagen das wohlhergebrachte Stadt- und Landbotenwesen schädigten. Sie bitten, „die zum

[1] F. Ohmann, a. a. O. S. 17.

[2] Siehe die interessante Darstellung des holländischen Postwesens (auf Grund preußischer Gesandtschaftsberichte) bei Stephan, 234 ff.

größten Nachteil der bürgerlichen Nahrung errichteten Postwagen" entweder abzuschaffen oder auf den Transport der Reisenden und ihres Gepäcks zu beschränken[1].

Aber schon seit ihrem Entstehen treten andere öffentliche Posten neben die städtischen, die diese je mehr und mehr zurückdrängen, bis sie sie ganz in sich aufnehmen: das sind die staatlichen Posten, deren Emporwachsen wir nun verfolgen müssen.

3. Die staatlichen Posten

Jeder Staat, der eine gewisse Ausdehnung und ein gewisses Maß der Zentralisation erreicht hat, bedarf eines regelmäßigen, geordneten Nachrichtendienstes. Ja, man kann den Grad der staatlichen Entwicklung beinahe genau ermessen an der Höhe und Vollkommenheit, den die Verwaltungsorganisation des staatlichen Nachrichtenwesens erreicht hat.

Solange die Transporttechnik organisch gebunden ist, stehen dem Herrscher als Träger eines eigenen Nachrichtendienstes immer nur Kuriere: laufende, reitende oder fahrende, zur Verfügung. Und um Nachrichten so rasch wie möglich zu übermitteln, bietet sich ihm nur ein einziges Mittel dar: die stationsweise Briefbeförderung: sei es in Gestalt von Gespannwechsel, sei es in Form von Botenwechsel, Staffetten, die entweder Läufer- oder Reiter- oder Fahrerstaffetten sind. Relais- und Staffettenorganisation kann man auch als Ablösungssystem bezeichnen. Die menschliche Erfindungskunst kann nichts anderes ersinnen. Deshalb begegnen wir auch überall, wo größere Staaten zentralistisch verwaltet werden, zu allen Zeiten und an allen Orten den ganz gleichen Organisationsformen des Nachrichten-(Brief-)verkehrs. Alle Kulturstaaten des Ostens wie des Westens, des Altertums wie der Neuzeit haben den Ablösungsdienst und nur den Ablösungsdienst ausgebildet.

Läuferstaffetten kannte man seit altersher in *Indien;* fand man in *Peru* und *Mexiko* vor, als man diese Staaten eroberte.

Pferderelais hat Cyrus im *Perserreich* eingerichtet und sie mit Staffetten verbunden; er hat damit wohl das Vorbild für die römische Organisation geschaffen, indem er von 4 zu 4 Parasangen Pferde und Reiter stationierte, die jederzeit zum Aufbruch bereit stehen mußten. Nach Herodot war nichts geschwinder als die persischen Kuriere, die die in 111 Stationen geteilte Strecke von Sardes nach Susa (456 Parasangen) in 5 bis 7 Tagen zurücklegten. Auch der Cursus publicus der *Römer* war in Stationen eingeteilt, auf denen entweder nur das

[1] Häusser, D. Gesch. 1[4] (1869), 127.

Gespann gewechselt wurde (mutationes) oder auch Wagen und Menschen (mansiones). Siehe jetzt vor allem W. Riepl, a. a. O. S. 181 ff. Aber auch in *China* gab es seit altersher einen staatlichen Kurierdienst mit Pferderelais, wie wir aus den Berichten Marco Polos wissen. Und ebenso kannte ihn das *Chalifenreich* und entwickelte ihn zu hoher Vollkommenheit: Mitte des 10. Jahrhunderts zählte man 930 Kurierstationen.

Angesichts so vieler toter und lebender Vorbilder war nichts selbstverständlicher, als daß in dem Augenblick, in dem die modernen zentralistischen Staaten Europas sich zu bilden begannen, jene überlieferte Form des staatlichen Nachrichtendienstes auch in ihnen zur Entwicklung gelangte. In der Tat finden wir auch in allen europäischen Ländern fast gleichzeitig: nämlich im Laufe des 15. Jahrhunderts (Italien ging, wie sich's gehörte, um einige Jahrzehnte voran), dieselben Einrichtungen Wurzel fassen und sich entfalten.

In *Italien* waren die ersten Herrscher, die schon im 14. Jahrhundert eine stationsweise Briefbeförderung einführten, die Mailänder Visconti. Melillo, La posta nei secoli, 93 f. 1444 vernehmen wir von einer Staffettenkette im Königreich Neapel. idem, Le poste nel mezzogiorno d' Italia, p. 64 ff.

In *Spanien* bestand ein staatlicher Kurierdienst mit Relais sicher bereits im 15. Jahrhundert, unabhängig von den über das Land ausgebreiteten städtischen Correos (in der Literatur über das spanische „Post"wesen ist die Konfusion besonders groß wegen der Vieldeutigkeit auch des Wortes Correo, das sowohl für den staatlichen Kurier wie für den städtischen Boten wie auch für die Post im heutigen Sinne Verwendung findet). Verdegay y Fiscowich, 77 f. 88 f.

In *Frankreich* führte Ludwig XI. durch das bekannte Edikt vom 19. Juni 1464 (bei Isambert X, Nr. 69) einen Relaisdienst für die staatlichen Kuriere ein: „pour la commodité de ses affaires et diligence de son service et de ses dits affaires", wie die Préambule besagt.

In *England* tat ein gleiches Eduard IV. im Jahre 1481.

In *Deutschland* wurden unter Kaiser Maximilian ebenfalls Staffettenketten zwischen den Mittelpunkten der Staatsverwaltung von den Taxis eingerichtet. Ohmann, a. a. O. S. 103.

Die deutschen Einzelstaaten folgten dem Beispiel: in *Brandenburg-Preußen* z. B. wurde Anfang des 17. Jahrhunderts ein staatlicher Staffettendienst geschaffen. Stephan, 12 ff. usw.

Indem diese zunächst im Verwaltungsinteresse des Staates ins Leben gerufenen Kurieranstalten dem privaten Briefverkehr zur Verfügung gestellt wurden, entstanden die staatlichen Posten. Eine Vorstufe, die wir in allen Ländern gleichmäßig beobachten, bildete der Zustand, bei dem die Posthalter und Kuriere praeter legem oder auch contra legem sich einen Nebenverdienst schufen,

indem sie die Briefe Privater mit beförderten: damit schon verwandelten sie die ursprünglich reine Transportanstalt in eine gemischte Sammel- und Transportanstalt, das heißt in eine moderne Post. Dann kam die gesetzliche Anerkenntnis dieses Zustandes, und von diesem Tage rechnet die (offizielle) staatliche Post. Als der Correo mayor in Mailand ein Bureau einrichtete, in welchem Briefe in Empfang genommen und verteilt wurden: „un lugar donde se recivan y distribuyan las cartas“ [1], wurde die erste staatliche Post in Italien begründet.

Natürlich wurden dann, als der Staat eine eigene öffentliche Briefpost einführen wollte, sofort noch andere als die bestehenden Staffettenkurse eingerichtet, um dem privaten Verkehr zu dienen. Wie das im einzelnen geschah, auch die Verwaltungsform, in der es geschah (ob als Lehn, als Pacht, als eigene Regie: alle Formen kommen vor), interessiert uns hier nicht. Uns genügt die Feststellung der Tatsache, daß seit dem Ende des 16. Jahrhunderts (*Italien, Deutschland*) und im Verlauf des 17. Jahrhunderts (*England* 1633/35, *Frankreich* 1630 ff., *Brandenburg-Preußen* 1646) nach dem Muster der staatlichen Kurieranstalten und vielfach im Anschluß an diese staatliche Posten im modernen Sinne ins Leben traten. Der große Fortschritt, den sie in organisatorischer Hinsicht darstellten, bestand darin, daß sie von einem Mittelpunkte aus ein immer dichter werdendes Netz von Postanstalten über die Länder ausspannten, daß sie leicht von dem Mittelpunkte aus erreichten, was mit großer Mühe die Städte von dem Umkreis aus erstrebten: ein System ineinandergreifender Botenkurse, und daß sie kraft ihrer Herrschaft über das Land die stationsmäßige und meist auch staffettenmäßige Beförderung der Briefe von vornherein einführen konnten. Die durch sie bewirkte Vervollkommnung des Postwesens werde ich weiter unten im Zusammenhange darstellen.

4. Die Internationalisierung der Posten

Darin haben wir die geschichtliche Bedeutung der Taxis zu erblicken, daß sie als Postmeister solcher Herrscher, deren Einflußsphäre über die Grenzen der nationalen Staaten hinausreichten, sowie dank der Verbreitung ihrer Familienglieder über verschiedene Hauptmittelpunkte des Verkehrs in den Stand gesetzt

[1] Kgl. Instruktion vom 14. Juni 1599, bei Rübsam, Zur Gesch. d. int. Postwesens, a. a. O. S. 57.

wurden, große internationale Briefkurse — erst als Kurier-, dann als Postkurse — einzurichten. Ihnen ist die Postverbindung Roms mit den deutschen Städten, der Niederlande mit Spanien einerseits, mit Deutschland andererseits zu danken. Ihr Bemühen ist immerfort darauf gerichtet gewesen, auch als sie längst aufgehört hatten, große internationale Herren zu bedienen, den Briefverkehr zwischen den einzelnen Ländern zu organisieren. So sehen wir im Jahre 1633 den englischen Generalpostmeister Witherings mit dem Sekretär der Gräfin Taxis und dem Postmeister von Gent verhandeln über gemeinsame Einrichtung einer Briefpost „by way of ‚Staphetto' (estafette)" von Antwerpen nach London[1].

In welcher vollendeten Weise die Tassis die internationale Briefbeförderung schon um die Wende des 16. zum 17. Jahrhundert zu gestalten wußten, zeigt uns Codogno. Hier ist das Beispiel einer solchen Postverbindung, wie er sie uns beschreibt:

„Am Sonnabend Abend geht vom spanischen Amt (in Rom) eine gewöhnliche Post ab, welche folgende Straße verfolgt: Ronciglione u. s. w. bis Mantua. Dort bleiben die Briefpackete für Deutschland und Flandern. Die Straße führt von Mantua über Cremona u. s. w. nach Mailand weiter. Von Mantua aus läßt der General-Postmeister die Briefe in einem Felleisen mittels einer schnellen Estafette auf dem Wege über Trient, Bozen und Innsbruck nach Augsburg absenden, von wo die nach Regensburg, Pilsen und Prag gerichteten Briefe abzweigen. Der andere Teil geht gleichfalls mittels einer Estafette von Augsburg nach Rheinhausen, Köln, Namur, Brüssel und Antwerpen. Mit derselben Post werden diejenigen Briefe abgesandt, welche von diesen Städten aus ihrem Bestimmungsorte zugeführt werden können."

Das Konto des Postmeisters von Rheinhausen vom 28. März 1597 bis 26. Dezember 1597 weist bereits 36 von den Niederlanden, 39 von Italien kommende Posten auf[2]. Damit aber sind wir vor die Frage gestellt, welche Gesamtleistungen die Post während der Jahrhunderte der frühkapitalistischen Epoche vollbrachte. Sie versuche ich in dem folgenden Unterabschnitt zu beantworten.

III. Die Leistungen der Post

1. Die Intensität des Postdienstes

Eine der wichtigsten Leistungen der Post — vielleicht die bedeutsamste von allen — besteht in der Bereitung und Dar-

[1] Hyde, l. c. p. 16. [2] Rübsam, im Histor. Jahrb. 13, 47.

bietung einer möglichst großen Menge von Gelegenheiten zur Briefbeförderung. Diese Menge wird offenbar durch zwei verschiedene Umstände bestimmt, nämlich erstens durch das Maß von Verästelung, den das Poststraßennetz in einem Lande erreicht hat, oder wie man kurz sagen kann, durch die räumliche Intensität der Postorganisation und zweitens durch die Häufigkeit, mit der auf diesen Strecken Botengänge veranstaltet werden: durch die zeitliche Intensität des Betriebes.

Leider sind nun aber unsere Kenntnisse zu gering, um für die ferne Vergangenheit den Intensitätsgrad der Postorganisation völlig genau bestimmen zu können. Bedarf es doch dazu der Zahlen, und die fehlen für die früheren Jahrhunderte fast ganz. Immerhin können wir doch mit Hilfe der wenigen Bruchstücke, die uns überliefert sind, unter Benutzung von symptomatischen Ziffern (wie z. B. der Zahl der von der Post beschäftigten Personen und ähnliche) den Bau der früheren Postorganisation wenigstens soweit in unserm Geiste aufbauen, daß wir einen wohl ungefähr richtigen Eindruck von seinen Ausmessungen und dem Reichtum seiner inneren Gliederung bekommen.

Die moderne Post, wissen wir, nimmt gegen Ende des 15. Jahrhunderts ihren Anfang, während des 16. Jahrhunderts erfährt sie ihre erste Begründung auf breiter Grundlage durch die Ausbildung der städtischen Posten und die Einrichtung der großen internationalen Botenkurse durch die Tassis: am Anfang des 17. Jahrhunderts sind, wie wir aus Codogno ersehen, alle Haupthandelsplätze Europas durch regelmäßige Botengänge verbunden, wenn auch ein Teil der Verbindungen auf Umwegen hergestellt werden mußte: so mußte man, wenn man von Prag nach Spanien schreiben wollte, die Briefe über Brüssel oder über Mailand schicken; von Prag nach Polen über Wien usw. Für einzelne bestimmte Orte können wir uns ein noch deutlicheres Bild machen; so für *Frankfurt a. M.*, wenn wir uns etwa das „Verzeichnuss auff was Tag und Stunden die Ordinari-Posten in dieser Kays. Reichs- Wahl- und Handelsstatt Franckfurt am Mayn abgefertiget werden" vom Jahre 1622[1] anschauen, wo wir auch die Nebenrouten verzeichnet finden; so für *London*, wenn wir das 1637 erschienene „Kursbuch": The Carriers Cosmography[2] durchsehen.

[1] Faksimiliert bei Faulhaber und Löffler.
[2] Reprinted in Social England illustrated. 1903.

Auf diesem schon ziemlich ausgedehnten und verästelten Netz von Linien zeigen nun allerdings die Boten sich nur in langen Abständen nacheinander. Die Regel war die wöchentlich einmalige Verbindung. Von dieser Regel gab es Ausnahmen nach oben sowie nach unten.

Ein Teil der großen durchgehenden Kurse wurde nur alle vierzehn Tage oder alle vier Wochen gegangen: so gingen (nach Codogno) von Madrid nur alle vier Wochen Postboten ab, ebenso von Venedig nach Dalmatien, Albanien, Morea und Konstantinopel; alle vierzehn Tage von Rom nach Paris und England. Dagegen war die Verbindung häufiger als wöchentlich einmal zwischen den größeren Städten desselben Landes. Diese Verbindungen werden im wesentlichen städtische Posten besorgt haben.

Von Frankfurt a. M. nach Köln und den Niederlanden sollen 1604 wöchentlich schon drei Posten abgegangen sein, was allerdings ziemlich unwahrscheinlich klingt: Faulhaber, a. a. O. S. 27; während im Jahre 1623 (nach dem oben erwähnten „Verzeichnuss“) wöchentlich zweimal Boten nach verschiedenen badischen und bayrischen Städten sowie nach einigen Städten Mitteldeutschlands (Leipzig, Erfurt, Berlin, Dresden, Wolffenbüttel, Fulda, Kassel) liefen.

Aber selbst diesem geringen Intensitätsgrad des Postbetriebes entsprach das Bedürfnis des Verkehrs noch keineswegs. Die Folge des Nebeneinanderbestehens der verschiedenen Postorganisationen brachte es von selbst mit sich, daß der Apparat der Post immer schon auf Zuwachs berechnet war, so daß die Postorganisation durchaus als ein Prius der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung anzusehen ist.

Den brieflichen Verkehr der Geschäftsleute noch im 16. Jahrhundert können wir uns gar nicht unbedeutend genug vorstellen. Er war so klein, daß man zu sagen versucht ist: er war überhaupt noch nicht da. Nach allem, was wir wissen, schrieben sich gebildete und gelehrte Leute im 16. Jahrhundert ziemlich häufig. Sie werden auch schon die öffentliche Briefpost benutzt haben, wenn sie auch teilweise sich noch ihrer alten korporativen Formen der Briefübermittlung bedienten. Auch ein Teil der amtlichen Korrespondenz wird schon den Weg der Post genommen haben, so daß wir anzunehmen berechtigt sind, daß von der Gesamtmenge der beförderten Briefe ein Teil auf nicht-geschäftliche Korrespondenz entfiel. Nun ist aber der Umfang der Gesamtmenge der beförderten Briefe bis in die ersten Jahrzehnte des 17. Jahrhunderts hinein so winzig, daß, wenn wir davon noch einen Betrag für private und amtliche Korrespondenz absetzen, für Geschäftsbriefe wirklich fast nichts mehr übrig bleibt. Was wir an Angaben über den Umfang des Briefverkehrs aus dem Ende des 16. und dem Anfang des 17. Jahrhunderts besitzen, reicht hin, um das zu erweisen:

Codogno belehrt uns: „große Felleisen, das heißt solche, mit denen die Postillone nicht schnell reiten, sondern nur im Trabe vorwärts kommen", gibt es auf den Strecken: Mantua—Deutschland oder Flandern, Venedig—Trient—Wien, Rom—Bologna, Mailand—Turin—Genua, Paris—Lyon, Prag—Brüssel, Madrid—Galicien.

Das heißt also: selbst auf den Hauptstrecken des europäischen Postverkehrs war ein Briefsack, wie ihn der Reiter vorn auf den Sattel nehmen kann, der Behälter, um die Briefe zu befördern. Aber vielleicht ritten 1000 Postillone jede Woche von Stadt zu Stadt. Nein. Vielmehr zeigen uns die wenigen Ziffernangaben, die wir von den zur Post gegebenen Briefmengen aus jener Zeit besitzen, daß es sich bei jeder Wochenexpedition nicht um ein Heer von Postillonen, sondern um ganz wenige auf jeder Strecke handelte. Besonders lehrreich sind die Mitteilungen, die Rübsam (im Histor. Jahrb. 13, 47 ff.) aus dem Konto des Postmeisters in Rheinhausen macht.

Rheinhausen (gegenüber Speyer: siehe für den Gang der einzelnen Postkurse im 15. und 16. Jahrhundert das VIII. Kapitel des Ohmannschen Buches) war ein Hauptknotenpunkt der süd-nord-mitteleuropäischen Post: hier kreuzten sich die Posten, die Italien mit den Niederlanden verbanden, mit denen von Italien und den Niederlanden nach Süddeutschland. Hier nun kamen im Laufe eines Monats (September) des Jahres 1597 im ganzen 266 Briefe durch. Dieser Zahl entsprechen die Angaben, die Rübsam a. a. O. einem Berichte des Postmeisters in Venedig entnimmt. Danach gingen von Venedig am 5. Juni 1598 nach den Niederlanden 3 Postsäcke mit 170 Unzen Briefen, 2 nach Köln mit 96 Unzen, 6 nach Augsburg mit 336 Unzen ab. Da wir das Gewicht obiger 266 Briefe kennen ($1413^3/_4$ Unzen), so können wir das Durchschnittsgewicht eines Briefes (etwa 5 Unzen) und somit auch die Anzahl der Briefe aus dem angegebenen Gewicht der einzelnen Postsäcke errechnen. Es ergibt sich, daß — es wird eine Wochensendung gewesen sein — von Venedig nach den Niederlanden 34, nach Köln 19 und nach Augsburg 67 Briefe zum Versand kamen. Das stimmt wieder durchaus mit der Tatsache überein, daß die Post von Breslau nach Leipzig während des 16. Jahrhunderts in der Woche zu Zeiten nicht mehr als 14—16 Briefe umfaßte. Jul. Neugebauer, a. a. O. S. 105. Steinhausen, der a. a. O. Teil I, S. 62 ff. von einem beträchtlichen Briefverkehr zwischen Kaufleuten schon im 14. Jahrhundert spricht, ohne Zahlen anzugeben, wird angesichts solcher Ziffern sein Urteil ändern müssen.

In einem Memorandum des Generalpostmeisters von *England* — Witherings — vom Jahre 1633 wird angenommen, daß die 512 Marktstädte E.s durchschnittlich jede 50 Briefe wöchentlich nach London schicken = 26 600 Briefe. Hyde, 52. Wir dürfen annehmen, da es sich um eine Denkschrift handelt, die für die Einrichtung einer Staatspost Stimmung machen sollte, daß die Schätzung stark nach oben abgerundet ist. Immerhin stellt die Ziffer, auch wenn wir sie für übertrieben halten, schon einen etwas höheren Entwicklungsgrad dar. Das wären etwas über eine Million Briefe, die die Gesamtkorrespondenz Englands damals umfaßt hätte. Natür-

lich ist in der Gegenwart überhaupt keine Ziffer zum Vergleich zu finden: es ist der Umsatz eines kleinen Postamts, um den es sich handelt. Im Jahre 1913 versandte Warmbrunn i. Schl. (4523 Einw.) 962 000, Schreiberhau (4934 Einw.) 1 340 300, Hirschberg (20 462 Einw.) 4 018 100 Briefschaften. Amtliche Ziffern, mitgeteilt im Jahresbericht der Handelskammer zu Hirschberg i. Schl. über das Jahr 1913 S. 76 f. Aber auch verglichen mit den Ziffern des 18. Jahrhunderts sind es doch noch ganz unscheinbare Ansätze, die wir hier im Anfang des 17. Jahrhunderts wahrnehmen.

Das *17. Jahrhundert* brachte einen beträchtlichen Fortschritt im Postbetriebe, da in ihm ja die meisten Länder staatliche Posten einrichteten. Wir können die Entwicklung besonders deutlich in *Deutschland* verfolgen, das trotz seines dreißigjährigen Krieges seine Verkehrsorganisation während des 17. Jahrhunderts besonders rasch ausweitete und verdichtete.

Zu Anfang des 17. Jahrhunderts bestand in *Sachsen* eine für das Publikum nutzbare Post überhaupt noch nicht. Hundert Jahre später gab es Postverbindungen nach allen Hauptplätzen Europas. Das Oberpostamt Leipzig hatte im Jahre 1700 wöchentlich bereits 37 abgehende und ebensoviel ankommende Posten; 60 Postanstalten. Im Jahre 1706 erschien das erste Kursbuch. G. Schäfer, Gesch. d. sächs. Postwesens, 93. 165.

Brandenburg-Preußen hatte beim Tode des Großen Kurfürsten 70 Postämter, 16 große Postkurse auf 400 Meilen. Stephan, 63. Bis 1713 waren es 106 Postämter geworden.

Bei der Zersplitterung Deutschlands wurde die Verdichtung des Netzes und die Vermehrung der Verbindungen durch die Häufung der verschiedenen Postverwaltungen an einem Orte beschleunigt: in *Hamburg* z. B. gab es im Jahre 1695 nicht weniger als 10 Postämter verschiedener Staaten und Städte. Stephan, 75.

Anzeichen der fortschreitenden Intensität des Postbetriebes: Ende des 17. Jahrhunderts kommen die Briefkästen auf: 1692 gab es in *Paris* deren 6, die zweimal am Tage geleert wurden. A. Belloc, 140.

In den 1670er Jahren wird in *London* schon täglich ausgetragen. Hyde, 322.

Aber nun im *18. Jahrhundert* beginnt doch erst recht der große Aufschwung des Postwesens, dessen räumliche und zeitliche Intensität rasch steigen:

1. das Netz wird jetzt so dicht, daß auch die größeren Marktorte einbegriffen wurden: „no considerable market-town", die nicht Postverbindung hätte, schreibt schon um die Mitte des Jahrhunderts Miege-Bolton, 151, von *England*. Die Seitenkurse wurden wohl vielfach durch die privaten (oder städtischen) Posten eingerichtet: in England rief im Jahre 1720 Ralph Allen, ein privater Unternehmer, zahlreiche „cross-posts" ins Leben, die dann 1764 vom Staate über-

nommen wurden. Hyde, 52. 1797 gab es in England 42 Mail Coach-Linien, die 60 Städte verbanden: sie durchfuhren eine Strecke von 4110 Meilen. Hemmeon, 41 f.

Die Zahl der Postanstalten stieg in *Brandenburg-Preußen* bis zum Jahre 1786 auf 760; Stephan, 316; in *Sachsen* bis 1765 auf 140, Schäfer, 140.

Ende des 18. Jahrhunderts umfaßte das *deutsche* Reichspostgeneralat 22 Oberpostämter, darunter die Oberpostämter Nürnberg mit 102, Augsburg mit 100, München mit 46, das dirigierende Postamt Würzburg mit 20 und das Oberpostamt Regensburg mit 13 Stationen. Im Gebiet des nachmaligen Königreichs Bayern lagen insgesamt 193 Postanstalten. Joh. Brunner, 105.

In Deutschland bestanden überall nebeneinander „Posten" und „Bothen": für den Nahdienst z. B. in Augsburg für Bayern; ebenso in *Holland*: z. B. in Amsterdam für Holland.

2. Die Verbindungen nehmen an Häufigkeit rasch zu. Wir dürfen als Regel voraussetzen, daß die größeren Orte:

Ende des	17.	Jahrhunderts	ein- bis zweimal wöchentlich
Mitte „	18.	„	drei- bis viermal „
Ende „	18.	„	tägliche Verbindung hatten.

Siehe z. B. für *Baden:* Löffler, 185 f.; allgemein für die Mitte und das Ende des Jahrhunderts: Krebel, Europ. Reisen 2. Teil. In *England* bestand die tägliche Postverbindung zwischen den wichtigsten Orten seit 1763 (a.a.O. S.386); ebenso in *Frankreich* von Paris nach Lyon, Orléans, Normandie, Champagne, Picardie (Hauptorte).

Die Post (Stadtpost?) wurde in Paris 1783 schon neunmal, in Wien um dieselbe Zeit fünfmal, in Berlin seit 1770 zweimal ausgetragen. Stephan, 314.

3. Der zunehmenden Intensität des Betriebes entsprechend stiegen Einnahmen und Ausgaben der Postverwaltungen, an denen wir auch den einzigen Anhalt haben, um uns eine Vorstellung von der Entwicklung des Briefverkehrs selber zu machen.

Englische Post (Bruttoertrag).

1644	5000 £
1688	76318 „
1710	111461 „
1744	235492 „
1764	432048 „

Anderson, Orig. 4, 150.

Für einige andere Jahre stelle ich Brutto- und Nettoertrag zusammen nach den Tabellen bei J. C. Hemmeon, The Hist. of the Brit. Post office, App.

	Gross Product	Expenses	Net Prod.
	£	£	£
1724 . . .	178 071	81 733	96 339
1750 . . .	207 490	110 093	97 397
1775 . . .	321 943	148 755	173 188
1790 . . .	533 198	202 019	331 179

Preußische Post:

	Einnahme	Ausgabe
gegen 1688 . .	80 000 Tlr.	40 000 Tlr.
1695	125 693 „	63 791 „
1710	215 230 „	88 604 „
1741	459 673 „	125 106 „
1770	875 880 „	389 021 „
1786	1 098 265 „	485 084 „

Stephan, 130. 297 ff.

2. Die Schnelligkeit der Briefbeförderung

Die Beförderungsdauer ist abhängig von der Entwicklung der Transporttechnik einerseits, der Transportorganisation andererseits. Da die Transporttechnik, wie wir wissen, während der frühkapitalistischen Epoche bis auf die Verbesserung der Wege seit dem 17. Jahrhundert, die aber auf die Schnelligkeit der Briefbeförderung nur geringen Einfluß ausgeübt hat, dieselbe blieb, so war alle Beschleunigung des Transports von der Vervollkommnung der Transportorganisation abhängig. Das gilt in hervorragendem Maße von der Briefbeförderung, deren Tempo bestimmt wird: 1. von der Häufigkeit der Verbindungen; 2. von der Beförderungsdauer während eines Tages; 3. von der Art der Beförderung selbst.

Wie sich die Zahl der Verbindungen vermehrte, haben wir gesehen; wie es mit der Beförderungsdauer während eines Tages gehalten wurde, läßt sich schwer mit Sicherheit sagen: soviel ich sehe, wurde es jedenfalls im 17. und 18. Jahrhundert allgemeine Regel, daß die Boten Tag und Nacht unterwegs waren. Was die Art der Beförderung selbst anbetrifft, so ist anzumerken, daß diese seit dem Ende des 16. Jahrhunderts, ziemlich allgemein dann im 17. Jahrhundert, durch Einführung stationsmäßiger Briefbeförderung (mittels Relais oder sogar mittels Staffette) eine wesentliche Vervollkommnung erfuhr. Man darf annehmen, daß die Beförderungsdauer auf einer längeren Strecke dadurch auf mindestens die Hälfte der früheren Dauer abgekürzt wurde.

Will man die Beförderungsdauer, in unserm Falle von Briefen, in einer bestimmten Zeitepoche feststellen, so muß man unterscheiden:

1. wie schnell ein Brief im äußersten Falle befördert werden konnte;

2. wie schnell er der Regel nach und mittels einer bestimmten Verkehrsanstalt, wie der Post, befördert wurde. Dabei ist noch einmal zu unterscheiden: die Beförderung mittels Extrapost und mittels der gewöhnlichen, sog. Ordinaripost.

Der Unterschied zwischen Extrapost und Ordinaripost bestand darin, daß ein mit der Extrapost zu bestellender Brief dem nächsten abreitenden Postillon auf einer Station mitgegeben wurde, auch wenn dieser nur als Guida oder als Kutscher auf einer Personenextrapost amtierte, während die andern Briefe liegen blieben, bis der Briefpostillon abritt oder abfuhr. Je häufiger die Briefpostkurse wurden, desto geringer wurde der Vorsprung, den die Beförderung mittels Extrapost vor derjenigen mittels der Ordinaripost vorauf hatte, bis er bei täglicher Briefpost ganz entfiel. Ähnlich wie heute noch ein „Eilbrief per express zu bestellen" nur Sinn hat, wenn und wo der regelmäßige Postdienst längere Zeit aussetzt.

Ich mache im folgenden einige Angaben über die Beförderungsdauer bei Versendung mit der Ordinaripost.

Die Dauer der Beförderung von Briefen im *15. Jahrhundert*, also vor der stationsweisen Beförderung, entnehmen wir Uzzano (Della dec. 4, 337). Sie betrug:

Genua—Paris	18—22 Tage
Genua—Brügge	22—25 „
Florenz—London	25—30 „
„ —Paris	20—22 „
„ —Rom	5—6 „
„ —Neapel	11—12 „

Daß die Briefe häufig noch länger unterwegs waren, zeigen uns die Angaben, die nach der Handelskorrespondenz eines Kampener Handelshauses sogar am Ende des *16. Jahrhunderts* macht J. Nanninga Uitterdigk, Een K. Handelshuis te Lissabon (1904), LXXXVII. Danach betrug in einzeln festgestellten Fällen die Beförderungsdauer:

Antwerpen—Danzig	21—35 Tage
Lissabon—Amsterdam	27—154 „
„ —Danzig	53—132 „
Lübeck—Danzig	6—16 „
Antwerpen—Amsterdam . . .	3—9 „

Die Einführung der stationsweisen Beförderung im *17. Jahrhundert* verkürzte, wie ich sagte, die normale Beförderungsdauer auf etwa die Hälfte. Und zwar sofort. Die Schnelligkeit, die in den 1630er Jahren

erreicht wurde, war gleich derjenigen, die das Tempo der Briefbeförderung *zweihundert Jahre hindurch* bestimmt hat: nach dem englischen Postreglement von 1637 sollten die Briefposten im Sommer 7, im Winter 6 englische Meilen in der Stunde gehen. Hyde, 110. Diese offizielle Schnelligkeit wurde jedoch nicht erreicht. Nach einer Feststellung vom 18. Mai 1666 betrug die Beförderungslänge:

Plymouth—London . . .	3—4	Meilen	pro	Stunde	
Yarmouth— „ . . .	$3^1/_2$	„	„	„	
Bristol Road— „ . . .	4	„	„	„	
Gloucester— „ . . .	$3^1/_2$	„	„	„	
Chester— „ . . .	4	„	„	„	
York— „ . . .	4	„	„	„	ib. 291.

An diese Wirklichkeitszahlen müssen wir uns halten. Sie stellen in der Tat das allgemein angenommene Zeitmaß der Briefbeförderung dar, wenn wir eine Tag- und Nachtbeförderung voraussetzen. Dann kommt nämlich eine Tagesleistung von 120—180 km heraus, und das ist die überall erreichte Ziffer. Siehe z. B. die Angaben über die Beförderungsdauer für die *englische* Auslandspost bei Hyde, 287; für die *preußische* Post bei Stephan, 18. 35 u. ö.

Eine letzte Steigerung erfuhr dieses Tempo im Jahre 1820, als das *englische* Generalpostmeisteramt eine Extra-Briefpost zum doppelten Satze einrichtete für eine Geschwindigkeit von 11 englischen Meilen die Stunde, das waren 432 km am Tage; fast die Schnelligkeit der Briefbeförderung im Zeitalter der Eisenbahnen. Sidney, Early days of the 19. cent. 1, 62.

3. Die Portosätze

Seit dem 16. Jahrhundert (wohl auch schon früher) wurden bestimmte Portosätze für die Briefbeförderung amtlich festgesetzt: die *Hamburger* Botenordnung von 1580, die *Nürnberger* von 1587 u. a. enthalten Bestimmungen dieser Art.

Was die Höhe anbetrifft, so wiesen die Portosätze während der frühkapitalistischen Epoche in allen Ländern übereinstimmend folgende Eigenarten auf:

1. sie bleiben vom Beginn der Posten bis ins 19. Jahrhundert im großen ganzen unverändert; im Laufe des 18. Jahrhunderts erfahren sie eher eine Steigerung (in *Preußen* 1766 um 25 bis 30 %);

2. sie sind für unsere heutigen Begriffe hoch: dank einerseits der Unvollkommenheit der Beförderungsart, andererseits der durchgängig fiskalischen Postpolitik: siehe die auf Seite 390 f. mitgeteilten hohen Überschüsse aus der Postverwaltung;

3. sie sind außerordentlich stark differenziert nach der Entfernung: begreiflicherweise angesichts der Technik und Organisation des Transports. Die Folge davon ist, daß die Beträge

für weite Strecken sich von unsern heutigen Sätzen noch viel weiter entfernen als die für den Nahverkehr, der nicht viel teurer war als in der Gegenwart.

Es hat für uns kein Interesse, die Entwicklung der Portotarife in den einzelnen Ländern Schritt für Schritt zu verfolgen. Jedermann findet in den genannten Schriften den gewünschten Aufschluß ohne Mühe. Ich begnüge mich, zur Kennzeichnung des allgemeinen Zustandes des frühkapitalistischen Briefportowesens, einige Tarife als Stichproben mitzuteilen: die große Übereinstimmung springt in die Augen.

England:

Tarif von 1635:

einfacher Brief bis 80 Meilen	2 d
„ „ 80—140 „	4 „
„ „ über 140 „	6 „
„ „ nach Schottland	8 „

Tarif von 1657:

	einfach	doppelt	pro Unze
innerhalb 80 Meilen von London .	2 d	4 d	8 d
darüber hinaus	3 „	6 „	1 /
nach Schottland	4 „	8 „	1 / 6
„ Irland	6 „	1 /	2 /

Ins Ausland:

nach Livorno, Genua, Florenz, Lyon, Marseille, Aleppo und Konstantinopel	1 /	2 /	3 / 9
nach Bordeaux, Cadiz, Madrid u. a.	9 d	1 / 6	2 /
„ Hamburg, Frankfurt und Köln	8 „	1 / 4	2 /
„ Danzig, Leipzig, Lübeck, Stockholm, Kopenhagen, Queensbrough (Königsberg)	1 /	2 /	4 /

Dann kommt ein neuer Tarif im Jahre 1710 heraus (9. Anne c. 10), den man in extenso bei Hatton, Merch. Magaz. (1726), im 13. Kap. findet. Er gilt bis 1765 und behält die meisten Sätze bei.

Frankreich:

Erster Tarif von 1627.

Tarif von 1673:

	einfacher	doppelter	die Unze
bis 25 lieues	2 sols	3 sols	4 sols
25—60 „	3 „	4 „	5 „
60—80 „	4 „	5 „	8 „
über 80 „	5 „	6 „	10 „

Dieser Tarif galt bis 1703; nach 1703 wurden im 18. Jahrhundert unter dem Königtum die Tarife noch 1759 und 1791 geändert.

Ein Brief von Frankreich nach London kostete (im 18. Jahrhundert) einfach 10 d., doppelt 1/8, dreifach 2/6, die Unze 3/4. Hatton, l. c.

Preußen (17. Jahrhundert):

Brief bis zu 1 Lot

von Berlin	bis	Wutzkow	2	Gr
„ Breslau	„	„	2	„
„ Stettin	„	„	1	„
„ Berlin	„	Frankfurt	1	„
„ „	„	Magdeburg	$1^1/_2$	„

Stephan, 59.

1712: ungefähr dieselben Sätze;

Berlin—Hamburg	$2^1/_2$	Gr.
„ —Memel	7	„ usw.

Stephan, 130.

1766 wird das Briefporto erhöht um 25—50 %: S. 292 f.

Sachsen erhöht es (1761) dsgl. um 25—50 %. Tarif von 1824: S. 747.

Zusammenstellung der Portosätze von Anfang der preußischen Post bis 1849: S. 757.

Außerordentlich kostspielig war die Versendung mit Extrapost So betragen die Gebühren für eine Estaffettensendung von Breslau nach Warschau im Jahre 1793 23 rthlr. 12 ggr. Courant[1].

[1] Soll und Haben von Eichborn & Co., 83.

Sechsundzwanzigstes Kapitel

Die Nachrichtenpublikation

Quellen und Literatur

Als *Quellen* kommen alle Gesetze, Verordnungen usw. in Betracht, die sich auf das Ausruferwesen, das Plakatwesen, das Zeitungswesen usw. beziehen. Hauptquellen sind aber natürlich die Organe der Nachrichtenpublikation selbst: Marktberichte, Kursberichte, Zeitungen usw. Deren Benutzung ist nun infolge ihrer großen Seltenheit sehr erschwert. Man müßte eine mehrjährige Studienreise durch die Archive und Bibliotheken der europäischen Städte machen, um einen vollständigen Überblick über das vorhandene Material zu bekommen, da eine Zeitung namentlich des 17., aber auch des 18. Jahrhunderts oft nur in einem Exemplar vorhanden ist. Ich habe mich damit begnügt, den Bestand an Zeitungen des 17. und 18. Jahrhunderts durchzusehen, der sich auf der Kgl. Bibliothek in Berlin befindet. Zur Ergänzung dienen übrigens die Auszüge aus alten Zeitungen, die viele Literaturwerke enthalten: sie sind oft das beste an diesen.

Die *Literatur* setzt sich aus verschiedenen Spezialliteraturen zusammen.

Im allgemeinen behandelt die Nachrichtenpublikation meines Wissens nur P. Datz, Histoire de la publicité. 1894. Der geistreiche Franzose plaudert ein wenig über alles, mit französischer Grazie, Oberflächlichkeit und Engherzigkeit; natürlich ist Renaudot „le père des journalistes et de la publicité".

Die Spezialliteraturen, die ich meine, sind:

1. die große Literatur über die Geschichte der Zeitungen. Hier geben einen Überblick: K. Bücher, Die Anfänge des Zeitungswesens in der Entst. d. VW. und das Zeitungswesen in der „Kultur der Gegenwart", Die allgemeinen Grundlagen (1906); L. Salomon, Allgemeine Geschichte des Zeitungswesens. 1907; T. Kellen, Das Zeitungswesen. 1908; der Art. „Zeitung" im HSt. Bd. VIII (Verf. L. Salomon); Jules de Bock, Le journal à travers les âges. 1907.

Für die einzelnen Länder sind die — sämtlich recht guten — Hauptwerke:

Deutschland: Ludw. Salomon, Gesch. des deutschen Zeitungswesens. 3 Bde. 1900 06; berücksichtigt Annoncenwesen und Handelsberichte fast gar nicht.

Frankreich: Eug. Hatin, Histoire de la presse en France. 2 Vol. 1859.

England: A. Andrews, The History of british journalism. 2 Vol. 1859; gibt einen guten Überblick. Im Anhang ein vollständiges

Verzeichnis der im Buche genannten Zeitungen. H. R. Fox Bourne, Engl. Newspapers. 2 Vol. 1887; behandelt vor allem (in der früheren Zeit) die Zeitungspolitik der Könige.

U.S.A.: Fr. Hudson, Journalism in the U.S. from 1690—1872. 1873; enthält ein reiches Material.

Holland: E. Hatin, Les gazettes de H. au 17. et 18. siècle. 1865; enthält eine sehr brauchbare Bibliographie der alten holländischen Zeitungen mit Inhaltsangabe.

2. die ebenfalls umfangreiche Literatur über Geschichte des Anzeigewesens (der „Reklame"), soweit diese nicht in den unter 1. genannten Werken mitbehandelt wird.

Das bedeutsame Werk von V. Mataja, Die Reklame (1910), befaßt sich mit der Geschichte nur kurz. Ausführliche Darstellungen des früheren Anzeigewesens bringen dagegen: Alfr. Franklin, L'annonce et la réclame, les cris de Paris. 1887. Wie alle Fr.schen Bücher munter und mit Verständnis geschrieben. Hauptinhalt: die Geschichte der Pariser Crieurs de vin et de corps. H. Sampson, A History of Advertising from the earliest time. 1875. Sehr eingehend mit wesentlichem Bezug auf England. Anekdotenhaft, wirr und phrasenreich, aber brauchbar wegen der zahlreichen wörtlichen Auszüge aus seltenen Zeitungen und Zeitschriften.

Zur Ergänzung dient für *England* noch J. B. Williams, Early Hist. of London Advertisement in the Nineteenth Century (1907), der sehr viel neues und interessantes Material zutage fördert.

Über die *deutschen* Intelligenzblätter des 17. und 18. Jahrhunderts insbesondere schreiben urteilsvoll: Ludw. Munzinger, Die Entwicklung des Inseratenwesens in den deutschen Zeitungen. 1902. Hjalmar Schacht in den Grenzboten 1902, Nr. 23. 24. Ernst Consentius, Die Berliner Zeitungen bis zur Regierung Friedr. M. (1904), 102 ff.

Aus der *älteren* Literatur über diesen Gegenstand ist der Artikel „Intelligenzanstalt" bei Krünitz zu nennen, der wesentlich auf Bergius fußt. Ein vollständiges Verzeichnis sämtlicher in D. erschienenen Intelligenzblätter findet man bei Schwarzkopf im Neuen Hannoverschen Magazin (1801), 961 ff. 977 ff. 1343. Zu vergleichen noch Beckmann, Gesch. d. Erf. 2, 231 ff.; 4, 306 ff. (dürftig).

3. gehört hierher die Literatur über die Geschichte der wirtschaftlichen Berichterstattung, die noch der Ergänzung bedarf, trotz einiger ausgezeichneter Arbeiten, wie der an erster Stelle zu nennenden Heidelb. Diss. von Herm. Bode, Die Anfänge der wirtschaftlichen Berichterstattung in der Presse. 1908.

Einzelne Orte werden in folgenden Schriften behandelt: Roth, Gesch. des *Nürnberger* Handels 1, 281 ff. R. Ehrenberg, Ein *Hamburgischer* Waaren- und Wechselpreiscourant aus dem XVI. Jahrhundert, in Hans. Gesch.-Bl. Bd. IV, 1887. E. Baasch, Handel und Öffentlichkeit der Presse in *Hamburg*. Preuß. Jahrb. 110 (1902). Sehr lehrreich. Geschichte der *Frankfurter* Handelskammer. 1908. B. Hagedorn, Betriebsformen und Einrichtungen des *Emdener* Seehandelsverkehrs usw. Hans. Gesch.-Bl. Bd. 37.

Zum Teil befassen sich die unter 1. genannten Werke natürlich auch mit der wirtschaftlichen Berichterstattung, aber sehr nebenbei.

I. Die Formen der Nachrichtenpublikation und ihre Wandlungen im allgemeinen

Die kollektive Nachrichtenübermittlung[1], das heißt die Nachrichtenpublikation, ist entweder, wie man es ausdrücken kann, eine unmittelbare oder eine mittelbare. Unmittelbar ist die Nachrichtenübermittlung dann, wenn sie (ohne das Mittel der Schrift) dem Auge durch (verabredete!) Zeichen, wie Feuersäulen oder ähnliches, oder dem Ohr durch öffentliche Verkündigung eine Mitteilung zukommen läßt; weshalb man sie auch als sensualistische oder sinnfällige bezeichnen kann. Mittelbar wollen wir die Nachrichtenpublikation dann nennen, wenn sie sich zur Mitteilung der (Schreib- oder Druck-) Schrift bedient; sie ist in diesem Falle eine intellektualistische oder reflektierte. Die mittelbare Nachrichtenpublikation ist dann eine offene, wenn das Schriftstück, das die Mitteilung enthält, auf öffentlichen Plätzen ausgehängt wird (Anschlag, Plakat, Affiche), dagegen eine geschlossene, wenn die Mitteilung in besonderen, von einzelnen Personen für sich gelesenen Schrift- oder Druckwerken niedergeschrieben ist, die entweder einmal erscheinen (Buch, Zettel) oder periodisch (Zeitung).

Unmittelbare und mittelbare Nachrichtenpublikation können sich nun in einem Akte vereinigen, dann nenne ich sie kombiniert. Fälle solcher kombinierter Nachrichtenpublikation sind: der vorgelesene Brief, die vorgelesene Zeitung, das vorgelesene Todesurteil, aber auch das moderne (elektrische) Telegramm.

Wir erhalten also folgendes

Schema der Nachrichtenpublikation

A. unmittelbare (sensualistisch-sinnfällige):
   1. optische: Flammenzeichen;
   2. akustische: Ausrufer;

B. mittelbare (intellektualistisch-reflektierende):
   1. offene: Maueranschlag;
   2. geschlossene:
      a) einmalige: Zettel, Buch;
      b) periodische: Zeitung;

---

[1] Siehe oben Seite 362 f.

C. kombinierte:

1. optisch-mittelbare: das moderne Telegramm;
2. akustisch-mittelbare: das vorgelesene Schriftstück.

Es gehört nun gewiß zu den allerbedeutsamsten, die Sphäre des Wirtschaftlichen mit ihren Wirkungen weit überschreitenden, Ereignissen der europäischen Geschichte, daß sich in der von uns überblickten Zeitspanne ein allgemeiner Wandel in der Form der Nachrichtenpublikation vollzieht derart zwar, daß je mehr und mehr an die Stelle der unmittelbaren die mittelbare Nachrichtenübermittlung tritt und daß wiederum die offene durch die geschlossene immer mehr verdrängt wird.

Die Gründe, die diesen Wandel herbeiführen mußten, liegen zutage; es sind vornehmlich folgende:

1. die räumliche Ausweitung der menschlichen Beziehungen;
2. die Auflösung der alten Gemeinschaften;
3. die Verbreitung der Kunst des Lesens;
4. die Erfindung der Buchdruckerkunst;
5. die Entwicklung der Postorganisation;
6. das Aufkommen gewerbsmäßiger Nachrichtenübermittlung.

Die grundsätzlich bedeutsame Wandlung vollzieht sich aber in dieser Weise, daß einerseits an die Stelle des öffentlichen Ausrufens, das überall während des Mittelalters die übliche Form der Bekanntmachung gewesen war, die Affichierung und Plakatierung oder die Veröffentlichung in geschlossenen Schriftstücken tritt; während andererseits die geschlossene Veröffentlichung dadurch an Raum gewinnt, daß sie die früher allein bekannte schriftliche Nachrichtenübermittlung: die individuell-briefliche, ersetzt.

Hierzu verhilft vor allem die durch die Druckkunst herbeigeführte Erleichterung der Vervielfältigung eines Schriftstücks, sei es in der Form des Flugblattes, der Flugschrift, des Buches, sei es in der Form der Zeitung.

Auch die Entstehung der Zeitung, deren Geschichte nun oft genug geschrieben ist, um bekannt zu sein, fällt ganz in das wundersame 17. Jahrhundert, in das so viele der allerwichtigsten modernen Kulturerscheinungen ihren Ursprung zurückführen: 1609 die erste periodische Druckschrift: die Straßburger Zeitung; 1702 die erste Tageszeitung: der Daily Courant. Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts hatte die Zeitung schon eine weite Verbreitung erfahren, namentlich in England, für das wir

auch die genauesten statistischen Angaben über Zahl und Auflagehöhe der Zeitungen aus jener Zeit besitzen.

Die Zahl der Zeitungen betrug in:

	London	*England und Wales*	*Schottland*	*Irland*	Insgesamt
1782	18	50	8	3	79
1792	42	70	14	—	—
1795	38	72	13	35	158

1792 bestanden in London: 13 tägliche, 20 halbwöchentliche, 2 wöchentliche Zeitungen. P. L. Simmonds, Statistics of Newspapers in various Countries, im Journ. of the Stat. Soc. of London 4 (1841), 113.

Die Zahl der verkauften Exemplare betrug:

1753	7 411 757
1760	9 464 790
1767	11 300 980
1790	14 035 636
1792	15 005 760

Ohne Quellenangabe; wahrscheinlich nach der Steuerstatistik (seit 1713 Zeitungsstempel!) H. Sampson, Hist. of Advertising, 4.

Interessante Mitteilungen über den Stand des englischen Zeitungs- (und Bücher-)wesens um die Wende des 18. Jahrhunderts macht, offenbar auf Grund bester Quellen: Nemnich, Neueste Reise durch England usw. (1807), 151 f.

In der *französischen* Provinz gab es beim Ausbruch der Revolution 70—80 Zeitungen, in *Paris:* 1779: Zeitungen und Zeitschriften 35, 1789: 169, davon 17 politische, 152 literarische, wissenschaftliche, religiöse usw. Simmonds, l. c. p. 117.

Die *Vereinigten Staaten von Amerika*, in denen ebenfalls das Zeitungswesen rasch zur Blüte gelangt war, besaßen im Jahre 1775 bereits 37 Zeitungen, von denen 7 in Massachusetts, 9 in Pennsylvanien erschienen. ib. p. 122.

Was uns angesichts dieser Entwicklung zu tun obliegt, ist die Feststellung: welche Bedeutung die geschilderten Wandlungen für das Wirtschaftsleben gehabt haben. Da ergibt sich nun, daß wir zwei Gruppen von Nachrichten unterscheiden müssen, an deren Verbreitung dem Geschäftsmanne gelegen ist. Das sind:

1. die Nachrichten, die vom Geschäftsmann ausgehen, mittels deren er von sich, seinen Bestrebungen, den Waren, die er zu verkaufen hat (oder die er kaufen will), den Diensten, die er anzubieten hat, kurz: von seinen Geschäftszwecken dem Publikum Kenntnis geben will: die Geschäftsanzeige;

2. die Nachrichten, die an den Geschäftsmann gelangen, die ihm bei der Ausübung seines Geschäfts von Nutzen sein sollen:

Mitteilungen über Zustände und Vorgänge auf dem Markte: Preise, Kurse, Warensendungen usw.: die Handelsnachrichten.

Die Publizität auf diesen beiden Gebieten von Nachrichten nimmt einen so verschiedenen Verlauf, daß wir sie einer gesonderten Betrachtung unterziehen müssen.

II. Die Geschäftsanzeige

1. Alte und neue Formen der Geschäftsanzeige

Die Geschäftsanzeige ist so alt wie die tauschwirtschaftliche Organisation der Wirtschaft; denn es versteht sich, daß jedermann, der etwas an andere verkaufen will, sich dem Käufer bemerkbar zu machen bemüht ist. Er tut dies ursprünglich entweder indem er an seiner Verkaufsstelle ein Zeichen anbringt, das auf die Ware oder die Dienste hinweist, die er anbietet: das Emblem des Handwerks, der Strohwisch des Weinschanks; oder, wenn er sein Gewerbe im Umherziehen betreibt, indem er seine Waren oder Dienste ausruft.

Man weiß, daß das ganze europäische Mittelalter hindurch dies die Formen der Geschäftsanzeige gewesen sind; daß bei den seßhaften Gewerben ebenso das traditionelle Handwerkszeichen wie bei den umherziehenden, sei es Händlern, namentlich Lebensmittelhändlern in den Städten, sei es gewerblichen Produzenten, wie den Kesselflickern, den Scherenschleifern, den Korbflechtern u. a., der traditionelle Ruf — le cri — der „Nachrichtenpublikation" zu geschäftlichen Zwecken gedient haben.

Diese ursprünglichen Formen der Geschäftsanzeige erhalten sich nun die ganze frühkapitalistische Epoche hindurch, wie sie sich ja bis heute vielerorts erhalten haben.

Die Ausruferei scheint in den Städten des 17. und 18. Jahrhunderts erst recht ihre Blütezeit erlebt zu haben, wenn sie selbst in den ruhigen holländischen Städten so stark betrieben wurde, wie folgende Äußerung erkennen läßt: „In denen Niederländischen großen Handelsstädten ist von Morgens bis in den Abend davon ein beständiges Geschrey auf den Gassen. Absonderlich von denjenigen Waren, die sich nicht wohl halten lassen: wie auch denenjenigen, da die Käuffer sich nicht allezeit finden. An statt dessen, daß man dißfalls Ausruffer und Gassenschreyer bestellet und dafur Geld bezahlet . . ." usw. könnte man das besser in Anzeige-Zetteln lesen. von Ludewig, Gelehrte Anzeigen 1 (1743), 10.

Vgl. außer den oben Seite 396 f. genannten Schriften noch: Suhr, Der Ausruf in *Hamburg*. 1808 (mit 120 kolor. Blättern). In diesem überaus interessanten Buche finden wir Verkäufer der seltsamsten

Dinge: von Nahrungsmitteln, aber auch viel von gewerblichen Erzeugnissen, die ihre Waren durch Ausruf auf der Straße feilboten, verzeichnet. Für *London* siehe W. Besant, London in the XVIII. cent. (1902), 101 ff.

Aber auch die Ladenschilder entwickeln sich erst recht im 17. und 18. Jahrhundert. Wir müssen bedenken, daß die Numerierung der Häuser selbst in den Großstädten erst spät eingeführt wird: in *Paris* wird im Januar 1726 damit begonnen. Also boten die Ladenschilder die einzige Möglichkeit, den Wohnort eines Gewerbetreibenden oder eines Händlers zu bezeichnen. Die Folge war, daß sich eine bunte Fülle der phantasievollsten Aufschriften entfaltete, die so recht die noch immer ins Romantische hinüberspielende Wirtschaftsverfassung des Frühkapitalismus kennzeichnet. Es war einer jener folgenschweren Schritte aus der bunten Welt der Worte und Farben und Formen in die graue Welt der Zahlen, als diese alten Firmenschilder eines nach dem andern verschwanden: gleichsam wie Symbole einer sterbenden Zeit. Ein günstiges Geschick hat uns wenigstens den Text der alten Aufschriften, zum Teil auch die Originalschilder aufbewahrt, namentlich für *Paris*, dessen alte Stadtpläne den größten Teil der Aufschriften verzeichnen. Außerdem hat sich Hon. de Balzac durch die Seltsamkeit vieler dieser Firmenschilder angeregt gefühlt, sie zu sammeln und (mit bissiger Satire glossiert) in dem bekannten Petit dictionnaire critique et anecdotique des enseignes de Paris par un Batteur de Pavé herauszugeben. Als B. diese Sammlung vornahm (1827), war noch der größte Teil erhalten. (Der Pet. dict. ist im 21. Vol. der Oeuvres compl. abgedruckt.) Eine vortreffliche Geschichte der Pariser Firmenschilder hat geschrieben Ed. Fournier, Histoire des enseignes de Paris. 1884. Eine entsprechende Bearbeitung Blavignacs für *Genf* (in der Revue suisse. 1869) war mir nicht zugänglich. Für *Breslau* stellt F. W. Zimmermann in seiner Beschreibung dieser Stadt (1790) eine große Menge von Hausnamen zusammen.

Die Erfindung der Buchdruckkunst äußerte sich nun darin, daß im Laufe des 17. Jahrhunderts eine Reihe neuer Formen der Geschäftsanzeige in Aufnahme kam und zwar:

1. die Zettelverteilung, die eine Zeitlang sehr beliebt gewesen zu sein scheint, wie uns eine Menge von Zeugnissen erkennen läßt.

Der Prospekt des *Londoner* City Mercury (1675) beginnt: „Whereas divers people are at great expense in printing, publishing and dispersing of Bills of Advertisements . . .“ Aus dem Jahre 1670 wird von einem Londoner Galanteriewarenhändler berichtet, daß er jedem Käufer, der für 1 guinea bei ihm einkaufte, eine gedruckte Liste der Waren, die er in seinem Laden führte, nebst Preisangabe mitgab. Sampson, l. c. p. 25.

Von dem *französischen* Verbot der Zettelverteilung auf der Straße habe ich schon erzählt: siehe oben S. 47 f. Das Verbot erstreckte sich aber keineswegs auf die Überreichung von Geschäftskarten an die Kundschaft im Laden (oder deren Übersendung an einzelne Kunden

in ihre Wohnungen, in welchem Falle es sich um eine individuelle Nachrichtenübermittlung gehandelt haben würde). Vielmehr verbreitete sich diese Sitte, sog. enseignes, adresses oder adresses-enseignes, wie man sie nannte, zu verteilen, nachdem sie im 17. Jahrhundert aufgekommen war, im 18. Jahrhundert sehr weit. Die Karten, die meist mit einem Emblem versehen waren, wurden zum Teil in Blanco von einem angesehenen Künstler (selbst Watteau und Boucher begegnen uns unter ihnen!) gezeichnet und dann mit dem Namen des verteilenden Geschäfts ausgefüllt, wie z. B. die bekannten Zeichnungen von Abrah. Bosse. Auf diesen Geschäftskarten tut die Geschäftsreklame ihre ersten, schüchternen Schritte in die Welt. Aber es ist doch immer noch mehr eine Erinnerung, eine Empfehlung, die man an einen bekannten Kundenkreis richtet, noch nicht eigentlich eine Anpreisung, die man in alle Welt hinausruft.

Als Probe mag der Inhalt der Geschäftskarte des berühmtesten Pariser Luxuswarengeschäfts des 18. Jahrhunderts hier wiedergegeben werden: „Au Petit Dunkerque, quai de Conti, au coin de la rue Dauphine, Granchez tient le grand magasin curieux de marchandises françaises et étrangères, en tout ce que les arts produisent de plus nouveaux et vend, sans surfaire, en gros et en détail." Ed. Fournier, Hist. des enseignes de Paris, 311, woselbst sich auf S. 297 ff. die Geschichte der Adresses-enseignes findet.

2. der öffentliche Anschlag, das Plakat, die Affiche.

Wir begegnen dieser Form der Geschäftsanzeige in dem *England* des 17. Jahrhunderts. Sampson, l. c. p. 51 ff.

Ebenso in *Frankreich*, wo sie scheinbar etwas später in Aufnahme kommt. Savary verzeichnet in seinem Dictionnaire (1726) unter dem Stichwort „affiche": terme de maîtres pescheurs; „afficher": terme de cordonnier etc. Erst im Supplement (1732) trägt er nach unter dem Stichwort „Affiche" (das also offenbar noch ein wenig gebräuchliches Wort war, das einem nationalökonomischen Fachlexikographen entgehen konnte: nach Hatin 2, 100 ff. gebraucht das Wort ‚Affiches' zuerst Dugone im Jahre 1716): „Placard attaché en lieu public pour rendre une chose notoir à tout le monde."

Aus Mercier (T. de Paris Ch. CCCVII) erfahren wir, welchen hohen Stand das Anschlagwesen in dem Paris der 1780er Jahre erreicht hatte. Die Zahl der vereidigten Zettelkleber betrug 40: „soviel wie in der französischen Akademie" fügt der Autor in einer Anmerkung hinzu.

3. die Zeitungsannonce.

Nach den bisherigen Feststellungen[1] ist die erste Geschäftsanzeige in der Form der Zeitungsannonce (von Bücheranzeigen der eigenen Verleger abgesehen) am 21. November 1626 in einer holländischen Zeitung ohne Namen und Titel erschienen. Von da ab begegnen wir der Geschäftsanzeige häufiger in den all-

[1] Sampson, l. c. p. 64.

gemeinen Zeitungen. Daneben kamen dann im Laufe des 17. Jahrhunderts in allen Ländern besondere Anzeigeblätter auf, die Advertisers, (Petites) Affiches, Intelligenzblätter. Mit ihnen müssen wir uns noch etwas genauer vertraut machen.

Zur Geschichte der Intelligenzblätter

Die Intelligenzblätter sind hervorgegangen aus einer Einrichtung, die wir übereinstimmend in verschiedenen europäischen Ländern während des 17. und 18. Jahrhunderts entstehen sehen, und die in Preußen „Frag- und Kundschaftsamt" oder „Adreß-Comtoir", in Österreich „Öffentliche Fragestube", in Frankreich „Bureau d'adresses de rencontre" hieß. Der „Erfinder" dieser Einrichtung, derjenige jedenfalls, von dem wir die Idee zum ersten Male entwickelt sehen, ist, wie wir allerorts berichtet finden, der Vater Montaignes, der 1569 stirbt. Die Stelle in den Essais, in denen der Sohn davon berichtet, findet sich im Liv. I, Ch. XXXIV.

Danach haben sich zahlreiche gescheidte Männer, Praktiker wie Theoretiker, immer wieder für den Gedanken eines solchen „Sach- und Arbeitsnachweises" erwärmt und begeistert. Der bekannteste unter ihnen ist der Franzose Theophrast Renaudot, dem auch wirklich, wie wir noch sehen werden, die Gründung eines solchen bureau d'adresses gelang. In Österreich treten Schröder (Fürstl. Schatz- und Rentkammer; zuerst 1686; S. 335 der Ausgabe von 1744) und Justi für diese invention, die „vor wenig Jahren" von Engelland gekommen sei, für diese „glückliche Erfindung unserer Zeiten" mit Nachdruck ein.

Wenn wir von den *italienischen* (venetianischen) Nachrichtenbureaus absehen, über die wir sehr unzulänglich unterrichtet sind (sodaß wir nicht einmal wissen, ob es Anstalten zur Übermittlung von Handelsnachrichten oder Angebot- und Nachfragstellen waren), so wurde das erste „öffentliche Fragamt" in *Frankreich* unter Heinrich IV. begründet und hieß ursprünglich Bureau d'Adresse et de Rencontre, später nur Bureau de Rencontre, als welches es nach mehrmaligem Scheitern seit 1703 bestehen blieb. Es führte ein Register, in dem Anbietende und Nachfragende sich eintragen lassen konnten, mochte es sich um Kauf oder Verkauf, Miete oder Vermietung, Pachtung oder Verpachtung handeln oder mochten Arbeitskräfte, Wohnungen, Pensionen angeboten oder nachgesucht werden. Von 1723 hieß das Amt Magasin général. Savary, Dict. Suppl. p. 113/114. Daneben bestand wohl das bekannte, 1629 von Theophr. Renaudot begründete Bureau gleicher Richtung, dem später der Name Bureau d'Adresses zufiel. Die Renaudotschen Gründungen behandelt ausführlich G. Hatin, Hist. de la Presse en France 2, 56 ff. Nach dem Muster der französischen Bureaus wurden dann ähnliche Einrichtungen in andern Ländern (*England* seit 1647, *Österreich* seit 1707, *Preußen* seit 1726) ins Leben gerufen. Alle diese Nachweisbureaus — das ist es, was uns vor allem interessiert — geben periodische Verzeichnisse der bei ihnen angemeldeten Angebote und Gesuche heraus, um einen

größeren Kreis von Interessenten heranzuziehen. Diese gedruckten Inventare, diese „feuilles du bureau d'adresses", sind die Urbilder aller späteren „Frag- und Antwort-" oder Intelligenzblätter, die nun bald eine viel größere Bedeutung erlangten als die Frageamte selbst. Man mußte nämlich bald erkennen, „daß nicht die Vormerkung im Intelligenzbureau, sondern die öffentliche Bekanntmachung das Entscheidende war. Aus einfachen Organen der Vermittlungsinstitute wurden daher selbständige Anzeigemittel, die Intelligenzanstalten sanken vielfach zu bloßen Expeditionen und Inseratenannahmestellen an den Anzeiger herab oder es gelangten solche zur Gründung, ohne daß irgendein Zusammenhang mit einem förmlichen Adreßkontor oder dergleichen hergestellt wurde". Mataja, Reklame, 240.

Ich führe die wichtigsten dieser „Intelligenzblätter" an, um durch die Häufung der Namen die quantitative Bedeutung dieser historisch ganz eigenartigen Zeitungsgebilde dem Leser ins Gefühl zu bringen (über ihren Inhalt spreche ich weiter unten). Die Liste ist teils auf Grund eigener Einsichtnahme, teils an der Hand der zuverlässigen Geschichtsbücher aufgestellt worden und erhebt natürlich keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit.

Frankreich:

1629 Theophr. Renaudot, Inventaire des adresses du bureau de rencontre, où chacun peut donner et recevoir advis de toutes les nécessitez et commoditez de la vie;
1633 Feullis du bureau d'adresses: gedrucktes Inventar;
1650 Jean Loret, Muze historique: Annoncen aller Art in poetischer Form;
— Nicolas de Blégny, pseud. Abraham du Pradel, Adresses de la Ville de Paris: Ansätze zur Reklame, geht bald ein; um später (seit 1692) als erstes jährlich erscheinendes Adreßbuch: „le premier annuaire commercial" wieder aufzuerstehen u. d. T. „Livre commode des adresses";
1716 Affiches de Paris, des provinces et des pays étrangers. Chez du Gonne;
1746 Affiches de Paris, avis divers etc. Chez Ant. Boudet;
1751 Annonces, affiches et avis divers (die erste Nummer vollinhaltlich abgedruckt bei Datz, l. c. p. 161 ff.).

England:

1657 The Public Advertiser: das Organ der (8) Offices of Publick Advices;
— The Weekly Information: das Organ der (7) Offices of Intelligence. Beide Blätter gehen bald ein;
1667 (1668?) Mercury or Advertisements concerning Trade — geht bald ein;
1672 City Mercury: wird gratis verteilt — ebenso von kurzer Lebensdauer;
1675 Mercury or Bills of Advertising; erscheint wöchentlich einmal, dgl. gratis: Name auch ‚City Mercury or Advertisements concerning Trade';

1682/92 Houghtons Collection for the Improvement of Husbandry and Trade (verbunden mit Preiskuranten).

Dagegen sind: Public Intelligencer, Domestick Intelligence nicht eigentlich Intelligenzblätter, sondern eher Lokalanzeigertyp.

Im 18. Jahrhundert erscheinen (mit etwas anderem Charakter): London Daily Post and General Advertiser, Champion or the Evening Advertiser, General Advertiser (seit 1745) u. a.

In England machte diese Zeitungsart insofern einen Fortschritt, als die Blätter bald anfingen, sich zu spezialisieren.

Ende des 17. Jahrhunderts erscheint: Jockey's Intelligencer or Weekly Advertisements for Horses and Second-Hand Coaches to be Bought and Sold.

Um dieselbe Zeit: County Gentleman's Courant, der schon die Anzeigen sich zeilenweise bezahlen läßt.

Deutschland:

1673 Wieringsche Zeitung in Hamburg;
1722 Frankfurter Intelligenzblatt;
1727 ff. *Preußen*: Berlin, Halle, Königsberg, Marienwerder, Danzig, Stettin, Magdeburg, Minden, Duisburg;
1728 Basel;
1730 Dresden;
1734 Weimar;
1745 Braunschweig;
1749 Schwerin;
1750 Hannover;
1763 Leipzig;
1766 München;
1773 Dillenburg.

2. Art, Umfang und Bedeutung der Geschäftsanzeige

Der Apparat für eine weitgespannte Publizität war also vorhanden; es war im Grunde derselbe wie heute noch: Affiche und Annonce standen dem Geschäftsmann des 17. und noch mehr des 18. Jahrhunderts in derselben Weise zu Gebote wie dem der Gegenwart. Aber benutzte er diesen Apparat? Nein, das eben nicht. Die Möglichkeit zur geschäftlichen Publizität war gegeben; der Wille, sich ihrer zu bedienen, fehlte noch. Er fehlte, weil, wie wir gesehen haben[1], die gesamte Wirtschaftsgesinnung noch nicht auf die Idee der individuellen Konkurrenz eingestellt war. Es wird nötig sein, uns an einigen Anzeichen davon zu überzeugen, daß diese Indifferenz der frühkapitalistischen Wirtschaftssubjekte gegenüber der Geschäftsanzeige (oder gar der aufs tiefste verdammten Geschäftsreklame), von

[1] Siehe oben Seite 46 ff. 60 ff.

der schamhaft überreichten, halb individuellen Geschäftskarte abgesehen, sich nicht nur als Bestandteil ihrer Wirtschaftsgesinnung nachweisen läßt, sondern sich ebensosehr in der Geschäftsführung selbst bemerkbar macht, die des Mittels der Publizität noch fast völlig entraten konnte.

1. war der Raum, der von Geschäftsanzeigen wie von Anzeigen überhaupt eingenommen wurde, beschränkt.

Wir sahen, daß in dem Lande, in dem das Zeitungswesen am weitesten fortgeschritten war, gegen Ende des 18. Jahrhunderts doch immer erst 10—15 Millionen Zeitungsnummern im Jahre vertrieben wurden. Die einzelne Zeitung war aber meist ein klein Quartblättchen, vier Seiten stark. Die heutige Zeitung ist durchschnittlich mindestens dreimal so groß und dreimal so dick, enthält also etwa zehnmal soviel Lesestoff. Da nun in den letzten Jahren vor dem Kriege in Deutschland rund 2 Milliarden Zeitungsnummern durch die Post befördert wurden, so würden diese einen etwa 1000 bis 1500 mal so großen Druckraum darstellen als die englischen Zeitungen am Ende des 18. Jahrhunderts. Die Intelligenzblätter waren meist ebenfalls kleine Blättchen von 4 bis (selten) 8 Seiten Umfang, die in der Regel sogar nur einmal wöchentlich erschienen. Bei den politischen Zeitungen kam hinzu, daß von dem gesamten Druckraum ein viel geringerer Teil als heute für die Annoncen bestimmt war. Die ersten Zeitungen erschienen überhaupt ohne Annoncen. Seit der Mitte des 17. Jahrhunderts bürgern sie sich langsam ein. Die meisten Zeitungen noch des 18. Jahrhunderts räumen den Annoncen höchstens $^1/_8$ bis $^1/_{10}$ ihres gesamten verfügbaren Platzes ein, während heute im Durchschnitt wohl mehr als die Hälfte alles Zeitungspapiers mit Anzeigen bedruckt ist. Danach würde also der Gesamtraum, der heute für Annoncen in den politischen Zeitungen zur Verfügung steht, etwa 4000 bis 6000 mal so groß sein als vor 150 Jahren. (Alle Zahlen mit den geringsten Beträgen angesetzt.)

2. waren nun die dem Umfang nach so geringfügigen Anzeigen wiederum nur zum kleinen Teil Geschäftsanzeigen in dem Sinne, den wir dem Worte heute unterlegen. Das gilt von den Affichen gleichermaßen wie von den Zeitungsannoncen.

Was zu seiner Zeit an den Mauern von *Paris* angeschlagen wurde, zählt uns Mercier ganz genau auf: es sind dieselben Plakate, die wir heute an unsern Litfaßsäulen finden, an denen ja die Geschäftsanzeige ganz in den Hintergrund tritt, vor allem hinter den „Vergnügungsanzeigen", die auch in dem Paris der 1780er Jahre den breitesten Raum der Anschlagflächen einnehmen. Ein Gleiches wird uns von *London* berichtet.

Aber auch die Zeitungsannonce trug noch das ganze 18. Jahrhundert hindurch ein weniger merkantiles Gepräge als heute. Ein beträchtlicher Teil auch der Inserate war der Ankündigung von Vergnügungen gewidmet. Von den vier Seiten der ersten Nummer der

Times (1. Januar 1788), die mir vorliegt, enthält die ganze erste Seite nur Anzeigen von Theatern, Konzerten u. dgl. Andere Publikationsorgane, wie der London Daily and General Advertiser, wie der Champion or the Evening Advertiser, wie der General Advertiser, entwickelten das Annoncenwesen zu einer Art von Sport, bei dem jedem Gelegenheit gegeben war, seinen Witz zu üben. Interessant ist es, zu sehen, wie die Zeitgenossen in dieser Richtung einer halb spielerischen Verwendung (immer wieder begegnet uns derselbe Zug!) die Hauptaufgabe der Annonce erblickten: siehe z. B. den Artikel in der Nummer des Tatler vom 14. September 1720, den Sampson, l. c. p. 153 ff. im Wortlaut abdruckt. Einen außergewöhnlich breiten Raum nehmen in Blättern dieser Art, deren ebensoviele in *Paris* wie in *London* erschienen, die galanten Inserate, wie man sie nennen kann, ein. Die laxe Geschlechtsmoral kommt — und zwar gerade in dem damals noch nicht so wie heute verlogenen England — in den Zeitungsannoncen besonders deutlich zum Ausdruck. Die bekannten Inserate: „Die Dame, welche neulich . . ., wird gebeten, falls Annäherung erwünscht ist . . .“ usw., wobei die Antwort meist in eine Bar bestellt wird, kehren in jeder Nummer häufige Male wieder.

Aber selbst der Inhalt der Intelligenzblätter fiel nur zum kleinen Teil unter den Begriff der Geschäftsanzeige im engeren Sinne. Um ein Bild der ziemlich gleichförmigen Frage- und Antwortblätter des 18. Jahrhunderts zu geben, teile ich hier den Inhalt einer Nummer eines der bekanntesten französischen mit, dem insbesondere auch die deutschen Intelligenzblätter sklavisch nachgebildet waren: der *Pariser*

Annonces, affiches et avis divers du jeudi 13 Mai 1751

1. Maisons à vendre (4)
2. Maisons à louer (2)
3. Charges à vendre (2)
4. Ventes:
   3 Auktionen von Hinterlassenschaften
   4 Pferde und 2 Kutschen
   50 l. Rente
5. Tribunaux
6. Avis divers:
   a) Livres nouveaux (3)
   b) Cent Louis à gagner: Tabatière verloren!
   c) allerhand Schnurren
   d) Ausschreibung der Pourvoyerie der Königin und Kronprinzessin
   e) ein Offizier sucht zwei Reisegefährten
   f) ein Geistlicher hat sein Amt angetreten
   g) Personenwechsel im Finanzministerium
   h) ein Stock mit Goldknopf in einer Droschke gefunden
7. Spectacles (2 Konzerte, 2 Theater)
8. Enterrements (10)
9. Cours des effets commerciables: 4 und 7 Wechselkurse

3. endlich hatte die Geschäftsanzeige selbst, also die Ankündigung einer Warenpartie zum Verkauf, einen andern Sinn als heute.

Schauen wir uns die „Offerten" in einer Nummer des *Berliner* Intelligenzblattes (1774. Nr. 6, 13. Januar), die durchaus typisch für alle Offerten solcher Anzeigeblätter nicht nur in Deutschland, sondern auch in andern Ländern sind, näher an! Es sind folgende:

„Sachen zu verkaufen in Berlin. Mobilien oder bewegliche Sachen.

Nachdem des verstorbenen Cammermusici Quantz nachgelassene Pretiosen, nehmlich eine runde goldene Tabatière u. s. w. (folgt Aufzählung) . . . auf Anhalten des Curatoris hereditatis jacentis gehörig subhastirt und Termin. licit. auf den 11. Martii 1774, Vorm. in dem Cammergericht anberaumt worden; so wird dem Publ. hiermit bekannt gegeben usw.

Bey dem Buchhändler Ringmacher sind zu haben: Caballistische Tabellen nebst Cabala Egyptiaca a 2 gr. Desgleichen sind daselbst in Commission zu verkaufen: eine sehr gut conditionierte Windbüchse, eine gezogene Büchse und 2 Jagdflinten.

Bey dem (jüdischen?) Kaufmann Herr in der Roßstraße sind annoch zu bekommen große Maronen a 4 gr., feine Mandeln in Schalen a 7 gr. usw.

Bey der Schutzjudenwitwe Joseph Fränkelin in der Königstraße sind 3 sehr gute Färbekessel als ein zinnerner und 2 kupferne um billige Preise zu verkaufen.

Es ist ein zahmer Hempferling, der das Lied pfeift: ‚Auf Christenmensch, auf, auf zum Streit' zu verkaufen, wer zu diesem Vogel Belieben trägt, wolle sich bei dem Zeugmacher Alisch in der Wilhelmstraße in der verwittweten Frau Götschen Hause zwischen der Leipziger und Zimmerstraße, das 3. Haus von der Zimmerstraßen Ecke, melden.

In der Buchhandlung der Realschule auf der Friedrichstadt, an der Koch- und Friedrichstraßen Ecke, ist wieder fertig geworden und zu haben: Reccard, G. Chr. Lehrbuch usw.

Bey dem Täschnermeister Daniel Ackermann ist ein beschlagenes Sopha, mit 6 Kröpelstühle, auch sind Stühle mit Leder und Zeug beschlegen, gute Reisecoffre, Schreib- und Actenmappen um billigen Preis zu verkaufen . . .

Bey dem Sattler Reinhardt, am Hackeschen Markt, ist ein dauerhafter Reisewagen, nebst zweyspännigem Bettsack und Reisecoffre, wegen Mangels des Raums um wohlfeilen Preis zu verkaufen."

Wenn wir die Reihe der hier feilgebotenen Waren überblicken, so bemerken wir bald, daß ihnen allen ein Zug gemeinsam ist, und diesen Zug nehmen wir wahr, wo immer Waren während der frühkapitalistischen Epoche zum Verkauf angezeigt werden: ob in Intelligenzblättern, ob in den andern Zeitungen, ob auf den Maueranschlägen. Das allen Waren Gemeinsame ist

dies: daß sie der öffentlichen Anzeige notwendig bedürfen, weil sonst niemand von ihrem Dasein etwas wüßte. Die Sachlage war also diese: den gewohnten Bedarf an Gebrauchsgegenständen deckte man in der überlieferten Weise, indem man zu dem bekannten Händler oder Handwerker ging. Nur wenn es sich um Dinge handelte, die außerhalb dieses üblichen Geschäftsverkehrs feilgeboten wurden oder die unerwartet auf den Markt treten, mußte die Anzeige die Vermittlerin zwischen Käufer und Verkäufer abgeben.

Demgemäß beziehen sich die Geschäftsanzeigen bis zum Ende der frühkapitalistischen Epoche auf eine der folgenden Warengruppen:

1. Bücher: Bücheranzeigen sind die ältesten und seit dem 15. Jahrhundert in allen Ländern die am meisten verbreitete Art von Geschäftsanzeigen;
2. Heilmittel, Gesundheitstees, Quacksalbereien: darauf bezügliche Anzeigen sind ebenfalls früh und allgemein verbreitet;
3. neue Nahrungs- und Genußmittel: Tee, Schokolade usw.;
4. neu erfundene Gegenstände: Fernrohre, Perrücken, Haarwasser usw.;
5. neu eingetroffene Gegenstände: dahin gehören wohl die „noch vorhandenen" Maronen und feinen Mandeln in Schalen des Kaufmanns Herr in der Roßstraße; häufige Ankündigung eingetroffener französischer oder portugiesischer Weine in den englischen Zeitungen!
6. Gelegenheitswaren aller Art: Erbschaftsstücke, „wegen Abreise", „wegen Raummangel" usw. verkaufte Gegenstände.

Keine Anzeige, die den Zweck hätte, dem einen Kaufmann oder Produzenten Kunden zuzuführen, die sonst zu einem andern gegangen wären. Mit einem Worte: keine Konkurrenzanzeigen! Was wir als einen Bestandteil der frühkapitalistischen Wirtschaftsgesinnung kennen lernten, finden wir hier in der tatsächlichen Struktur des Wirtschaftslebens niedergeschlagen: die Idee der Konkurrenz ist der Geschäftswelt noch fremd. Deshalb können wir aber auch das Ergebnis dieses Überblicks über das Anzeigewesen in der frühkapitalistischen Epoche dahin zusammenfassen, daß wir sagen: die Geschäftsanzeige bildet keinen notwendigen Bestandteil des regelrechten Wirtschaftsverkehrs.

Der Beginn des hochkapitalistischen Zeitalters wird nicht zuletzt durch das Auftreten der Konkurrenzanzeige gekennzeichnet: in der ersten Nummer der „Times“ vom 1. Januar 1788 finde ich bereits deren drei. Da fing es an.

Wie wenig den Geschäftsleuten noch des 18. Jahrhunderts an der öffentlichen Anzeige gelegen war, geht auch aus der Tatsache hervor, daß die eigentlichen Anzeigeblätter ein recht unsicheres und meist vorübergehendes Dasein fristeten, wenn sie nicht durch Aufnahme galanter Annoncen ihren Leserkreis erweiterten, wie in *England* und *Frankreich*, oder von Amts wegen am Leben erhalten wurden, wie in *Preußen*. Hier hatten sie das Inseratenmonopol und mußten zwangsweise abonniert werden: Gast- und Kaffeehäuser, Behörden, Professoren (!), Lehrer (!) usw. mußten sie halten. Und nur diese Zwangsabonnenten „hielten“ sie in der Tat: als der Abonnementszwang des *Breslauer* Intelligenzblattes aufgehoben wurde, sank die Abonnentenziffer von 775 auf 37 (!). (Carl Weigelt), 150 Jahre Schlesische Zeitung 1742—1892 (1892), 27 ff.

III. Die Verbreitung von Handelsnachrichten

Zu allen Zeiten hat der Kaufmann (später erst der Produzent) das Bedürfnis empfunden, über die Lage des „Marktes“, über das Verhältnis von Angebot und Nachfrage, über Preise usw. in denjenigen Gebieten, mit denen er in Handelsbeziehung stand, sich hinreichende Kenntnis zu verschaffen. Und zu allen Zeiten hat es Methoden gegeben, solche Kenntnisse auf dem Wege der Nachrichtenpublikation einem größeren Kreise von Personen zu übermitteln. Nach der Art, wie dieses Wissen verbreitet wurde, nach dem Charakter, den es danach selber trug, unterscheide ich drei Perioden der Publikation von Handelsnachrichten:

1. die Periode des Gemeinschaftswissens;
2. die Periode des Sonderkreiswissens;
3. die Periode des Gesamtwissens.

1. Die Periode des Gemeinschaftswissens

umfaßt die Zeit etwa des europäischen Mittelalters, das ist die Zeit, während welcher namentlich der ortsferne Handel in Gemeinschaft betrieben wurde. In diesen Jahrhunderten ist die Kaufmannsgenossenschaft die Trägerin wie alles Handelns so auch alles Wissens. Was der einzelne erfuhr, erfuhr sie; was sie wußte, wußte der einzelne. Da man sich als Glieder eines Körpers betrachtete, so wäre es widersinnig gewesen, wenn etwa ein Mitglied der Genossenschaft vor dem andern Geheimnisse gehabt

hätte. Was für die Genossenschaft galt, galt für die gesamte Händlerschaft in kleinen Orten.

Die Quellen dieses Wissens, das durch die einzelnen Genossen in die Genossenschaft drang, waren dieselben, die für alle Welt flossen: die eigene Anschauung, der mündliche Bericht, der Brief von auswärts. Auch dieser, das kennzeichnet die Eigenart dieser Periode besonders gut, wurde den Genossen durch Verlesung zur Kenntnis gebracht.

Das wird uns anschaulich für das *Emden* noch des ausgehenden 16. Jahrhunderts geschildert. Neue Post war aus Lissabon gekommen. Die Bürger kamen in einem Bürgerhause zusammen, und hier wurden die Briefe sämtlich verlesen, ohne Rücksicht darauf, an wen sie gerichtet waren . . . In einem Verhör wird festgestellt: „man habe nicht alles vernehmen können, ‚dewyll voele borger darumme her gestanden'." B. Hagedorn, in den Hans. Gesch.-Bl. 37, 227.

Bei dieser urwüchsigen Art der Nachrichtenpublikation konnte es nicht anders sein, als daß man sich genaue Kenntnis von der Lage des Marktes immer nur durch den eigenen Augenschein an Ort und Stelle verschaffen konnte.

2. Die Periode des Sonderkreiswissens (16. bis 18. Jahrhundert)

Als die alten Gemeinschaftsverbände zerfielen, suchte eine Anzahl von geschäftlich untereinander verbundenen Kaufleuten durch gegenseitige Unterstützung sich in den Besitz eines möglichst umfassenden Marktwissens zu setzen; das Mittel hierzu war die briefliche Mitteilung, die auf verschiedene Weise verbreitet wurde, so daß sie zur Bildung dessen, was ich ein Sonderkreiswissen (das Wissen des Sonderkreises von „Geschäftsfreunden") nenne, beitragen konnte. Das geschah wie folgt.

1. zunächst war es jedes Kaufmanns Bestreben, sich von soviel auswärtigen „Korrespondenten" wie nur möglich Bericht erstatten zu lassen: die Vervollkommnung der Postorganisation erleichterte diese Korrespondenz natürlich sehr.

Zu den Pflichten des guten Kaufmannes rechneten seine Unterweiser: „daß er eine weitläuftige und umständliche Correspondenz unterhalte, die ihm zugleich die Ursachen beydes der bereits erfolgten als einer bevorstehenden gewissen oder vermuthlichen Preisveränderung in Zeiten entdecke." Ludovici, Grundriß (1768), 44.

„Die Kaufleute durften nicht mehr, nach dem Verschleiß und Preis der Waaren, reisen; sondern die Briefe machten alles dieses auf der Post aus. Dann jetzo bestehet das Geheimniß der Kaufleute und Wechsler darinnen: daß sie alle Posttage zeitig erfahren, sowohl den Preis der Waaren, als auch den Cours und agio der Wechsel." J. P. von Ludewig, Gelehrte Anzeigen 1 (1743), 543.

Diese Periode der schreibseligen Kaufleute war mit dem Aufkommen der großen und leichten Postverbindungen angebrochen, also seit dem Ausgang des 16. Jahrhunderts. Damals schon erwartet Gaspar Cunertdorf aus Kampen in Lissabon „minsten by alle ordinary posten" Nachricht von Hause und „wilt altyd niet laten tho scriuen want daer an consisteirt alle wel uaert der copluuden." Nanninga Uitterdijk, l. c. p. 32.

Proben solcher Handelsberichte in Briefform aus dem Ende des 16. Jahrhunderts teilt Roth, Gesch. d. nürnberg. Handels 1, 281 ff. mit; vgl. auch Steinhausen, Gesch. d. d. Briefs 1, 159 ff.

Diese Sitte der kaufmännischen Vielschreiberei erhielt sich bis in das 19. Jahrhundert hinein. So lesen wir in einem Kaufmannsbuche aus dem Anfange jenes Jahrhunderts: „Der Commissionär wird wohl thun, seinen Freunden dann und wann unaufgefordert Handels-Berichte zu ertheilen. Der Kaufmann sieht es immer gern, wenn er selbst Nachrichten hat von dem, was auswärts Neues oder Veränderliches vorgefallen ist, und solche andern mittheilen kann. Mehr noch schmeichelt er dem Kleinstädter, der lieber vier Briefe liest als einen schreibt, wenn er seinem Nachbar, seinem Verwandten in ihren Zusammenkünften erzählen kann: ‚Mein Freund in Hamburg schreibt mir das und das' . . ." Kegel, Der Handel in Hamburg, 117.

2. die Kaufmannsbriefe blieben nun aber keineswegs immer in den Schubladen der ersten Empfänger liegen. Vielmehr wurden sie häufig vervielfältigt und auf diese Weise einem größeren Kreise von Geschäftsfreunden durch Übersendung zugänglich gemacht. Allmählich bildete sich die Sitte heraus, daß die Korrespondenten von vornherein schon eine Vervielfältigung ins Auge faßten, indem sie allgemein interessierende Nachrichten auf besonderen Blättern, die sie den eigentlichen Geschäftsbriefen beilegten, schrieben. Es ist bekannt, daß aus diesen Beilagen die Flugblätter und die ersten politischen Zeitungen, die geschriebenen Wochenzeitungen, hervorgegangen sind. Aber auch die ersten systematischen Handelsberichte sind auf diesem Wege in die Welt gesandt worden. Sie erfuhren bald eine Vervollkommnung.

3. das Bestreben der Korrespondenten, ihren Geschäftsfreunden die Hauptsachen in möglichst gedrungener und doch möglichst genauer Form mitzuteilen, mußte zur Aufstellung und Versendung von Preiskuranten, Kurslisten usw. führen.

Die Preise und die (Wechsel-) Kurse wurden, wie wir wissen, seit dem 16. Jahrhundert an den größeren Handelsplätzen von den Maklern der einzelnen Handelszweige oder des Wechselhandels festgestellt. Diese Preise und Kurse teilten nun die Kaufleute (oder die Makler selbst) ihren auswärtigen Korrespondenten mit, indem sie

Preiskurante zusammenstellten, deren Schema vorgedruckt war, so daß nur das Datum und die Preise mit Tinte ausgefüllt zu werden brauchten. Diese Sitte kam in den *Niederlanden (Antwerpen!)* im Laufe des 16. Jahrhunderts auf und verbreitete sich von hier nach auswärts. Ein solches Schema, das ein *Hamburger* Kaufmann im Jahre 1592 zur Versendung (die dann unterblieben ist) bestimmt hatte, teilt R. Ehrenberg in den Hans. Gesch.-Bl. Bd. IV (1883) mit.

Bald machten sich wohl die Makler ein Geschäft daraus, solche Preiskurante drucken zu lassen und gegen Entgelt an Abonnenten oder andere Personen abzugeben. Auch den Beginn dieser Gepflogenheit müssen wir schon in den Ausgang des 16. oder den Anfang des 17. Jahrhunderts verlegen, wie wir aus folgendem Tatbestande schließen können:

1634 garantiert ein Patent John Day, citizen and sworn broker of *London*, das alleinige Recht, auf 14 Jahre einen wöchentlichen Preiskurant für alle Waren in den Hauptplätzen der Christenheit zu verkaufen (den er scheinbar schon seit drei Jahren gedruckt und verkauft hatte). Die Patentbegründung gibt an, daß die Veröffentlichung von Preiskuranten „never yet been brought here to that perfection answerable to other parts beyond sea" (*Antwerpen? Amsterdam?*) „by which neglect", fügt der Verfasser hinzu, „within our city of London (being one of the mother cities for trade in all Christendom) our said city is much disgraced, and all our merchants hindered in there commerce and correspondence". Mitgeteilt bei Geo. L. Craik, The History of british commerce from the earliest times. 1844. 2, 53 f.

Später wurden der gedruckte und der geschriebene Kurszettel und Preiskurant vereinigt: der Kaufmann abonnierte sich bei seinem Makler auf den gedruckten Kurszettel und füllte nach diesem eine Anzahl andere (wahrscheinlich je nach dem Adressaten in verschiedener Weise) aus, die er an seine Korrespondenten verschickte. Diese Mitteilung an auswärtige Geschäftsfreunde wurde der Hauptzweck der Preiskurante und Kurszettel. Herm. Bode, a. a. O. S. 10 ff.

Wie allgemein diese Methode zur Verbreitung von Handelsnachrichten mittels des Versandes von Preiskuranten im 18. Jahrhundert war, mögen zunächst die Ausführungen zweier Kaufmannslexika bei dem Stichwort Preiskurant erweisen. „Prix-Courant est un Mémorial qu'on imprime toutes les semaines en différentes places de Commerce, surtout à *Amsterdam*, des prix de toutes les marchandises et des changes; et qui s'envoye dans toutes les autres places de l'Europe, avec lesquelles on est en rélation d'affaires." Savary, Dict., aber erst im Supplém. (1732), 441. Diese Amsterdamer Preiskurante waren besonders geschätzt: schon im Anfang des 18. Jahrhunderts waren sie in 30 (!) Klassen eingeteilt. (Marperger), Holländische Preiskuranto, 2 ff. „Preißcouranten sind in großen Handels-Städten gedruckte oder auch nur geschriebene Zettel, welche wöchentlich des Freytags ausgegeben werden und darinn den Kauffleuten der Preiß der Waare kundgemacht wird, was sie selbige Wochen gegolten." Schatzkammer 3, 1138. Ludovici unterweist aber den

Kaufmann: er müsse vor allem den Markt kennen zu lernen suchen: „Zu dem Ende ist er schuldig, sich die gedruckten oder geschriebenen wöchentlichen Preiscouranten, Wechselcours- und Gelderpreiszettel von den vornehmsten Handelsplätzen jedesmal mit der ersten Post schicken zu lassen“ . . . Vgl. noch den Artikel Preiscourante bei Krünitz und über die *Hamburger* Preiskurante insbesondere G. Bohns Wolerfahr. Kaufmann. 5. Aufl. 1, 43 ff.

Einige Geschäftsleute bedienten sich sogar dieser Marktberichte, um sich bei der Kundschaft einzuführen; das war wohl schon ein weiteres Stadium der Entwicklung, indem der (gar nicht eingeforderte, sondern aus Gefälligkeit übersandte) Marktbericht auf Umwegen einem Geschäft Nutzen bringen sollte. Diese Sitte finden wir im Anfang des 19. Jahrhunderts, also in der letzten Zeit des Sonderkreiswissens, verbreitet. Das Berichteschreiben war in der schreibmaschinenlosen Zeit eine gefürchtete Tätigkeit der Kommis, wie uns ein Hamburger Kaufmann in seinen Lebenserinnerungen berichtet. Vinc. Nolte, Fünfzig Jahre in beiden Hemisphären 1 (1853), 41 f. „(Ein Kaufmann in Nantes) wünschte die Geschäfte des Hauses, das manchmal durch den Einfluß des Hauses Baring in London einzelne Consignationen aus den Ver. Staaten erhielt, auszudehnen und glaubte, daß öftere und genaue Handelsberichte zu der Popularität seines Hauses in den Ver. Staaten nicht allein beitragen, sondern ihn selbst in den Stand setzen würde, andern Häusern in Nantes den Rang abzulaufen. Somit ward mir die Pflicht auferlegt, häufige Circular-Berichte in Englischer Sprache aufzusetzen und mit jeder Gelegenheit nach den Ver. Staaten abzusenden . . . Dies war eine lästige Arbeit . . . Jede, auch die kleinste Markt-Veränderung mußte berichtet werden . . . von lithographischen Berichten wußte man damals noch nichts“ . . .

3. Die Periode des Gesamtwissens

So weit verbreitet die Handelsnachrichten auch auf dem vorher bezeichneten Wege werden mochten: eine Nachrichtenpublikation war es noch nicht. Die Mitteilung richtete sich immer an bestimmte Personen. Mit der kollektiven Übermittlung von Handelsnachrichten, das heißt also mit der Nachrichtenpublikation, beginnt die dritte Periode, in der wir heute noch stehen. In die frühkapitalistische Epoche fallen ihre ersten Anfänge. Die Formen der Nachrichtenpublikation waren auch hier wieder die bekannten: 1. der öffentliche Anschlag; 2. die Zeitung.

1. der öffentliche Anschlag, das Plakat, konnte für die Verbreitung von Handelsnachrichten nur eine beschränkte Bedeutung erlangen. Er konnte dazu dienen — und hat seit dem 17. Jahrhundert dazu gedient —, die lokalen Vorgänge, die für den Geschäftsmann zu erfahren von Wichtigkeit war, diesem zur Kenntnis zu bringen. Unter den Dingen, die mittels öffent-

lichen Anschlags „aller Welt“ bekannt gemacht werden, zählt Savary auf: Verkauf von Schiffen; Abfahrt von Schiffen; Ankündigung angekommener Schiffsladungen durch die großen Kompagnien, wenn sie öffentlich verkauft werden sollten; Errichtung neuer Fabriken; Wohnungswechsel. Das waren wohl auch die wesentlichen Fälle, in denen das Plakat Handelsnachrichten verbreiten konnte. Viel wichtiger war naturgemäß die Zeitung als Organ der Handelsnachrichtenpublikation.

2. die Zeitung war in ihren Anfängen alles andere als ein Organ zur Verbreitung merkantiler Kenntnisse und Nachrichten. Die politischen Zeitungen des 17. und zum Teil noch des 18. Jahrhunderts sind noch ohne jede Spur eines kommerziellen Inhalts: sie handeln ausschließlich von „Krieg und Kriegsgeschrei“. Noch Mitte des 18. Jahrhunderts, als der Buchhändler Varrentrapp in Frankfurt a. M. die Wechselkurse in seine Zeitung aufnehmen will, protestieren die Makler dagegen mit folgender interessanten Begründung: „Inmaßen seine Zeitung Frankfurtische Berichte von denen Staats-, Kriegs- und Friedensangelegenheiten in und außerhalb Europas rubrizire und also auf die ökonomischen Sachen, so zum Handel und Wandel gehörten, nicht zu extendiren sei.“ [1]

Nun war freilich dieser Standpunkt der Frankfurter Makler zu der Zeit, als er vertreten wurde, schon drauf und dran, zu veralten. Denn angefangen hatte damals die wirtschaftliche Berichterstattung in den politischen Zeiten doch schon. Die ersten Spuren reichen in das 17. Jahrhundert zurück. Eine regelmäßige Mitteilung von Handelsnachrichten beginnt in *Holland* in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts: eines der ersten Blätter, die sich damit befassen, ist 's Gravenhaegse Courant 1711; in *London* und *Paris* etwas später [2]. Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts werden auch in *deutschen* Zeitungen die Kurse für Geldsorten und Wechsel abgedruckt [3].

Aber diese Mitteilungen hielten sich doch das ganze 18. Jahrhundert hindurch in sehr engen Grenzen. In der schon öfters herangezogenen ersten Nummer der „Times“, die wir als den Höhepunkt anzusehen haben, auf den im 18. Jahrhundert das

---

[1] Geschichte der Frankfurter Handelskammer, 39.

[2] Über diese Entwicklung unterrichtet am besten H. Bode, a. a. O. S. 30 ff.

[3] Geschichte der Frankfurter Handelskammer, 36 ff.

Zeitungswesen überhaupt gelangt war, nahmen die Handelsnachrichten etwa 1/16 des gesamten Druckraums ein. Sie betreffen: 1. Schiffsbewegungen; 2. Kursnotierungen für 13 Papiere.

Die Intelligenzblätter brachten daneben Nachrichten lokalen Interesses: wie die Preistaxen, die Getreidepreise am Ort usw.

Ganz vereinzelt entstehen dann seit dem Ende des 17. Jahrhunderts eigene „Handelszeitungen", das heißt periodische Erscheinungen, die sich ausschließlich oder fast ausschließlich mit merkantilen Dingen beschäftigen, aber doch nicht den ausgesprochenen Charakter der Frage- und Antwortblätter tragen, weil in ihnen die Geschäftsanzeigen zurücktreten.

Vielleicht haben wir als erste Handelszeitung anzusehen die bekannte, 1682 von John Houghton in *London* herausgegebene, Collection for the Improvement of Husbandry and Trade (1/2 Bogen stark), „for the advantage of tenant, landlord, corn merchant, mealmen, baker, brewer, feeder of cattle, farmer, maltster, buyer and seller of coals, hop merchant, soap merchant, tallow chandler, wood merchant, their customers" etc. Diese Zeitung enthält einen Preiskurant der genannten Handelszweige, ein Verzeichnis der Auktionen, Schiffsnachrichten und Sterbelisten. Später auch Anzeigen. H. Sampson, l. c. p. 84. Sie geht bald ein, lebt aber 1692 wieder auf, wird 1693 erweitert.

Als das erste *deutsche* Gegenstück zu dieser englischen Zeitung möchte ich bezeichnen die seit 1767 im Umfange von 8 kl. 4° Seiten zweimal wöchentlich erscheinenden Hamburgischen Adreß-Comtoir-Nachrichten (in der Berliner Kgl. Bibl. von 1770 ab vorhanden). Ihre ständigen Rubriken sind folgende:

1. Ein Aufsatz allgemeinen Inhalts: Gesindelöhne — Gesch. der Oper in England — Predigten an Esel — Abhandlung zum menschlichen Herzen — Von Dieben — Von der Wiederherstellung des okzidentalischen Kaisertums durch Karl d. Gr. — Das Krokodil usw.
2. Handlungs- und Schiffahrtsnachrichten: Schwimmende und lagernde Vorräte; Schiffsankünfte und -abgänge in den verschiedenen Ländern; später ausführliche Schiffslisten. Wechselkurse. Preise der Aktien in Amsterdam. Warenpreise (Getreide, Mehl, Kolonialwaren) an verschiedenen Plätzen.
3. Vermischte Nachrichten.
4. Öffentliche Bekanntmachungen, später auch Theateranzeigen. Angekommene Fremde — Geburten, Trauungen, Todesfälle — Lotteriesachen — Wetterberichte!
5. In späteren Jahrgängen: Allgem. handelsstatistische Mitteilungen.

Aber was wir als das Ergebnis unseres Überblicks über die Geschichte der Geschäftsanzeige feststellen konnten, das gilt in gleicher Weise von dem redaktionellen Teil der Zeitung: die frühkapitalistische Epoche geht zu Ende, ohne daß sich die Zeitung mit merkantilem Wesen, ohne daß sich das Wirtschaftsleben mit Zeitungswesen durchdrungen hätte. Die folgenschwere Vereinigung von Wirtschaft und Zeitung gehört dem Zeitalter des Hochkapitalismus an.

Vierter Hauptabschnitt

Der Güterumsatz

Quellen und Literatur

1. Quellen

Die Quellen, aus denen eine Geschichte des Handels im Zeitalter des Frühkapitalismus schöpfen könnte, fließen so reichlich, daß es ganz ausgeschlossen ist, an dieser Stelle auch nur die wichtigsten im einzelnen anzuführen, da selbst bei weisester Beschränkung sich leicht Dutzende von Seiten füllen ließen. Einen Teil werde ich im Text namhaft machen. Hier muß es genügen, einen Überblick über die verschiedenen Arten der Quellen zu geben und für jede Art einige repräsentative Beispiele zu nennen. Die Übersicht verfolgt lediglich den Zweck, spätere Forscher anzuregen, sich in das Studium der Quellenwerke zu vertiefen, die bisher (was seltsam klingen mag angesichts der Fülle von „Geschichten des Handels" und bei der Besprechung der Literatur begründet werden soll) man kann getrost sagen: außer in einigen sehr tüchtigen Monographien überhaupt noch nicht verwertet worden sind.

Eine Übersicht über einige der im folgenden aufgezählten Quellenarten (namentlich die unter Nr. 6, 8, 11 und 12 namhaft gemachten) gewähren die zahlreichen älteren *Bibliographien* der Literatur über den Handel, die ja für uns großenteils als Quelle von Bedeutung ist. Ich nenne Joh. Sigmund Grubers Literatur der Kaufleute oder Anführung zur Bücherkunde der Handlungswissenschaft und der damit verschwisterten Wissenschaften usw. 1794 (928 Nummern); Joh. Chr. Schedel, Neuestes Handbuch der Litteratur und Bibliographie für Kaufleute oder Anleitung zur merkantilischen Bücherkunde usw. 1796 (1274 Nummern); Th. Chr. Fr. Enslin, Bibliothek der Handlungswissenschaft usw. 1824; neu herausgegeben von Wilh. Engelmann. 1846 (etwa 4000 Nummern).

Eine Skizze zu einer *Literaturgeschichte* der (deutschen) Handelsgeschichtsforschung ist die lehrreiche Studie von Franz Eulenburg, Ideen und Probleme der deutschen Handelsgeschichtsforschung, in der Festgabe zu G. Schmollers 70. Geburtstage (1908). Band II.

Die ältere (Quellen-) Literatur über den Handel ist sehr schwer zu beschaffen. In Deutschland findet man noch am meisten auf der Commerz-Bibliothek in Hamburg, deren Leiter ich auch an dieser Stelle für die liebenswürdige Unterstützung meiner Studien zu danken nicht unterlassen möchte.

1. Geschäftsbücher. Von diesen sind aus der späteren Zeit der frühkapitalistischen Epoche bisher nur wenige veröffentlicht. Ich habe von ihnen im 10. Kapitel bereits gesprochen.

2. Beschreibungen einzelner Geschäftshäuser an der Hand der Geschäftsbücher, Inventare, Korrespondenzen, Ver-

träge usw. Auch diese, die natürlich eine der wertvollsten Quellen bilden, sind noch nicht so häufig, wie es erwünscht wäre. Wir besitzen ihrer immerhin eine ganze Reihe. Sehr wertvoll sind: J. Nanninga Uitterdijk, Een Kamper Handelshuis te Lissabon (1572—1594). Handelscorrespondentie, Rekeningen en Bescheiden. 1904. Mit einer Einleitung des Herausgebers. Granat, Essai sur le commerce dans un canton de l'Agenais au XVII sc. d'après le Livre de „comptes et de raison de Hugues Mario, marchand" etc. (1648—1654), in der Revue de l'Agenais t. 28. 1901. p. 425 ff. Paul Decharme, Le comptoir d'un marchand au XVII sc. d'après une correspondence inédite etc. 1910. Auszüge aus der Geschäftskorresp. eines Kommissionärs in Honfleur (Hauptartikel: Fische und Getreide), namentlich aus den 1680er Jahren. Lehrreich namentlich für das Zahlungswesen. M. Massip, Une maison de Mercerie à Narbonne en 1757 (1892). Eine Menge Selbstbiographien, Geschäftsberichte, Firmengeschichte usw. bei E. Schebek, Böhmische Glasindustrie und Glashandel. 1878.

Hierher gehören auch die Jubiläumsschriften alter Firmen, die in den letzten Jahrzehnten häufiger erschienen sind. Manche von ihnen reichen in das 17. und 18. Jahrhundert zurück.

Hervorragende Beispiele: Das Soll und Haben von Eichborn & Co. in 175 Jahren. Ein schlesischer Beitrag zur vaterländischen W.G. von Kurt Moriz-Eichborn. 1903. Leu & Co. 1755—1905. Ein Beitrag zur Geschichte der öffentl. und privaten Kreditorganisation. Von Dr. Jul. Landmann. 1905. Otfried Schwarzer, Bernh. Jos. Grund-Breslau 1738—1909—1759. Ein Gedenkblatt. Kolonialwarenhandlung. Typus T. O. Schröter; viel brauchbares Material. Adolf Goetz, Die Geschichte des Hauses G. J. H. Siemers & Co., Hamburg (1811—1911). 1911. Ursprünglich: Kommission — Wechsel — Spedition — Assekuranz. Später Import und Reederei. — Die Geschichte des Bankhauses Gebr. Schickler. Festschrift zum 200jährigen Bestehen. Von Lenz-Unholtz. 1912. Sehr wertvoll. Ernst Friedländer, Das Handlungshaus Joachim Moses Friedländer et(!) Soehne zu Königsberg i. Pr. 1913. Jüdische Manufakturwarenhandlung; mehr Familiengeschichte. — Dreihundert Jahre die Haude & Spenersche Buchhandlung in Berlin. 1614—1914. 1914.

Ferner die Familiengeschichten: wie die sehr lehrreiche Geschichte des Hauses Parish in Hamburg, die Rich. Ehrenberg namentlich auf Grund der Memoiren des John Parish geschrieben hat (1905), oder die des Christoph Merian (1800—1858) von Tr. Geering. 1908, oder die der Hirschberger Schleierhändlerfamilie Mentzel-Gerstmann von Gerstmann u. d. T. Beitr. zur Kulturgesch. Schlesiens. 1909.

Auch Biographien von Kaufleuten kommen in Betracht, wenn sie auf geschäftstechnischem Material aufgebaut sind, was freilich meist nicht der Fall ist. Siehe z. B. H. Sieveking, G. H. Sieveking. 1912.

3. Memoiren, Vermächtnisse, Reisebeschreibungen am liebsten von amusischen Kaufleuten geschrieben, denen nur ihre

Geschäfte im Sinne liegen, aber auch von andern willkommen, wenn ihre Verfasser nüchtern und verständig genug sind, um sich für geschäftliche Dinge zu interessieren. Einige Musterbeispiele dieser Art von Quellen sind:

a) *Reisebeschreibungen*: kommen für das Studium der Handelszustände selten (viel weniger als für die Landwirtschaft und das Gewerbe) in Betracht, weil man „den Handel" nicht sieht. Brauchbar sind: Defours Tour through the island of Great Britain. 8. (von mir benutzte) Aufl. 4 Vol. 1778. Arth. Youngs verschiedene Tours durch England und Frankreich. F. Nicolais Reise durch Deutschland und die Schweiz. 12 Teile. 1783/97. P. A. Nemnich. Beschreibung einer im Sommer 1799 von Hamburg nach und durch England geschehenen Reise. 1800. Derselbe, Neueste Reise durch England. 1807.

b) *Selbstbiographien*: Ulrich Kraffts Denkwürdigkeiten (16. Jahrhundert); ed. Cohn 1862. Die Memoiren der Glückel von Hameln (1645—1724), einer Hamburger Jüdin. Privatdruck. 1910. Siehe darüber meine ‚Juden und das W.Leb.'. 1911. Mémoires de Jean Maillefer, marchand bourgeois de Reims (1611—1684), continués par son fils jusqu'en 1716. Ed. Henri Jadart. 1890. Eine Art von Albertischem Familienbuch. Wertvoll, um die Gesamtstruktur des Großkaufmanns im 17. Jahrhundert zu ersehen. — Wanderjahre des Johann Philipps Münch als Kaufmannsjunge und Handlungsdiener. 1680 bis 1694. Von ihm selbst beschrieben Anno 1698. Herausgegeben von G. Schnapper-Arndt, S.-A. aus dem Archiv für Frankfurts Geschichte und Kunst. 3. Folge. Bd. V. 1895. Sehr kurzweilig und lehrreich. — Peter Hasenclever (1794), Memoiren und Reiseberichte des bekannten schlesischen Leinwandkaufmanns. — Aus dem Leben eines Straßburger Kaufmanns des XVII. und XVIII. Jahrhunderts. Reiss-Journal und Glücks- und Unglücksfälle von Johann Eberhard Zetzner (1677—1735). Nach der ungedruckten Orig.-HS. im Auszug mit Anmerkungen herausgeg. von Rud. Reuss. 1913. (Beitr. zur Landes- und Volkskunde von Elsaß-Lothr. Bd. XLIII.) Leider nur ein Auszug aus einer 960 Seiten starken, außerordentlich interessanten HS. Der Verfasser war Angestellter in verschiedenen Geschäften, später selbständiger Grossist in Kolonialwaren in Straßburg. Er ist in allen europäischen Ländern gereist und hat vortrefflich beobachtet. Der (übrigens sehr geschickt gemachte) Auszug wählt vornehmlich die „kulturgeschichtlich" interessanten Stellen aus. Aber auch der Wirtschaftshistoriker findet mancherlei wertvolle Angaben.

4. Gesetze, Verordnungen, Statuten usw., den Handel betreffend. Siehe die im 23. und 24. Kapitel des 1. Bandes genannten Quellenwerke.

5. Amtliche Berichte, Denkschriften, Statistiken usw., als: Meßregister, Meßrelationen, Ein- und Ausfuhrstatistiken, engliche Parlamentsberichte und -enqueten, Berichte von Beamten an ihre vorgesetzten Behörden, Gesandtschaftsberichte usw. Nur ein kleiner Teil dieses gewiß unermeßlich großen Materials ist bisher veröffentlicht; wie z. B. jetzt die auf den französischen Getreidehandel

bezüglichen Gutachten in dem unten angeführten Buche von Usher, oder wie die verschiedenen Promemorias des Sala von Grossa vom Jahre 1742 in Sachen des schlesischen Handlungs- und Manufakturwesens (Auszüge, mitgeteilt von Ed. Cauer in der Zeitschr. d. Ver. f. Gesch. u. Alt. Schles. 5, 65 ff.), oder wie die im 69. Bande des Archivs für österr. Gesch. abgedruckte außerordentlich lehrreiche Haugwitz-Procopsche Relation vom Jahre 1756. Die meisten Veröffentlichungen amtlichen Materials betreffen irgendwelche handelspolitischen Fragen und gewähren deshalb für die Geschichte des Handels meist nur eine dürftige Ausbeute.

6. (Handels-)gerichtliche Entscheidungen, wobei ich denke: an die Court Records of the English Counties, aus welcher Quelle das ebenfalls unten genannte Buch von Ray Bert Westerfield wertvolle Erkenntnis geschöpft hat; oder an die zahlreichen Register der Amsterdamer Desolate Boedels Kamer (die Kammer der Bankerotte), die ein guter Kenner geradezu als „die Hauptquelle für die Geschichte des holländischen Wirtschaftslebens im späten 17. und im ganzen 18. Jahrhundert" bezeichnet: André-E. Sayous, La spéculation sur les fanons et l'huile de balaine en Hollande au XVII. siècle (Extrait du Compte rendu de l'Académie des sciences morales et politiques: 1900) p. 7. Auch die Entscheidungen der englischen Meßgerichte in Bagatellsachen (Courts of Piepowder) kommen in Betracht, obwohl die Bedeutung dieser Gerichte seit dem 16. Jahrhundert rasch abnimmt. Entscheide von 1270—1638 sind gesammelt von Ch. Gross im 23. Bande der Veröffentlichungen der Selden Soc. 1908.

7. Handelsrechtliche Traktate, wie die bekannten Werke von Stracha, Scaccia, Raph. de Turri, Casaregis, Ansaldus, Marquard usw.

Siehe über diese W. Endemann, Studien in der rom.-kanon. W. u. RG. Bd. I. 1874. Von E. nicht berücksichtigt aber wichtig ist auch die *spanische* Literatur: z. B. die Schriften von Saravia della Calle, die ich nur aus der italienischen Übersetzung in dem Compendio utilissimo di quelle cose le quali a nobili e christiani mercanti appartengo (1561) kenne, wo sie zusammen mit Schriften des Venuti und des Fabiano abgedruckt sind; ferner das Buch von Mercado, Tratos y contratos de mercaderes. 1569. Auch Joh. Phil. Orths Ausführliche Abhandlung von den berühmten zwoen Reichsmessen so in der Reichsstadt Frankfurt a. M. järlich gehalten werden usw. (1765) gehört hierher; sowie Joh. H. H. Fries, Abhandlung vom sog. Pfeiffergericht, so in der ... Stadt Frankfurt a. M. gehalten zu werden pflegt usw. 1752.

8. Streitschriften, politische Tagesschriften, wissenschaftliche Erörterungen brennender Fragen usw. In Broschürenform besonders zahlreich während des 17. und 18. Jahrhunderts in *England* (siehe die Übersicht bei Cunningham im Anhang und vgl. die Literaturübersicht zum 1. Abschnitt des 6. Hauptabschnitts); in Form von Zeitschriftenaufsätzen häufig in *Deutschland* während des 18. Jahrhunderts. Sammelwerke wie Bergiusens Cameral-

magazin, Zincks Leipziger Sammlungen, Schlözers Briefwechsel, Zeitschriften wie Hildts Handlungszeitung, sein Magazin der Handlungs- und Gewerbekammer, die von Büsch und Ebeling herausgegebene Handlungsbibliothek, Schlözers Staatsanzeigen, das Journal für Fabriken, Manufaktur und Handlung. 1791 ff. (vollständig auf der Commerz-Bibliothek in Hamburg), die verschiedenen Aufsatzsammlungen von J. C. Schedel sind reiche Fundgruben handelsgeschichtlichen Wissens. Für *Frankreich* siehe die Bibliothèque commerciale par J. Peuchet, 1801 ff.

9. bildliche Darstellungen, als Meßbilder, Geschäftsplakate, Geschäftsadressen, kaufmännische Szenen, Händlertypen, Lagerhäuser, Verladungsszenen usw. Eine reiche Auswahl davon enthält G. Steinhausen, Der deutsche Kaufmann in der Vergangenheit. 1899.

10. die kuriose Spezies der poetischen Schilderungen von Marktvorgängen muß ebenfalls Erwähnung finden. Seltsamerweise hat gerade die Börse im 17. Jahrhundert verschiedene Leute zu dichterischen Ergüssen begeistert, die uns jetzt trotz ihrer miserablen Verse als willkommene Quelle dienen. So die Beschreibung der *Amsterdamer* Börse durch den geistlichen Dichter de Decker im Jahre 1608 (bei P. Scheltema, De beurs van Amsterdam [1846]); so verschiedene Beschreibungen der *Frankfurter* (M.) Messe und Börse aus den Jahren 1669 und 1694 (gesammelt und abgedruckt von Ernst Kelchner in den Mitteil. d. Ver. f. Gesch. usw. in Frankfurt a. M. Bd. VI).

Aber auch echte Dichtwerke kommen als wichtige Quelle in Betracht. Das Schulbeispiel ist der Roman, dessen Verfasser es gewagt hat, einen kaufmännischen Geschäftsausdruck zum Titel zu wählen. Daß ‚Wilhelm Meister' oft als merkantile Quelle benutzt worden ist, ist bekannt.

11. eine Quelle, die seit dem 17. Jahrhundert auftaucht, sind die Geschäftsadreßbücher.

Ein solches besitzen wir aus früher Zeit für *London*: The London Directory of 1677; the oldest printed list of the merchants and bankers of L.; reprinted 1878 mit einer wertlosen Einleitung; alphabetisches Verzeichnis überwiegend von Einzelkaufleuten ohne Branchebezeichnung; daher nicht so brauchbar wie das Gegenstück, das wir ungefähr aus der gleichen Zeit für *Paris* haben: Abr. du Pradel, Le Livre commode des adresses de Paris pour 1692; nouv. éd. par Ed. Fournier. 2 Vol. 1878, in dem die verschiedenen Kaufleute nach ihren Branchen verzeichnet sind. Vgl. oben Seite 405.

Später wurden diese städtischen Adreßbücher auf ganze Länder und Erdteile ausgedehnt, wie zum Beispiel: der Almanach des Négocians contenant le Tableau par ordre Alphabétique des bonnes Maisons de Commerce des principales Places de l'Europe, avec le Tableau raisonné des Manufactures de l'Europe les plus intéressantes etc. 1762.

Andere Werke dieser Art, die ich aber nur aus andern Schriften kenne, sind (A. Schumann), Versuch eines allgemeinen Handlungs- und Fabriken-Adreßbuchs von Deutschland. 1798. Adreßbuch der jetzt bestehenden Kaufleute und Fabrikanten in Europa. 2 Bde. 1815.

12. endlich die vielleicht wichtigste Quelle: die Kaufmannsbücher und Kaufmannslexika, worunter ich im weitesten Sinne alle für Kaufleute zum Zweck ihrer Ausbildung geschriebenen Werke verstehe, die teils Angaben über die Zustände des Handels, teils Unterweisungen in dem, was man heute „Handelswissenschaften" oder „Privatwirtschaftslehre" nennt, enthalten. Angesichts des hohen Alters dieser Disziplin, deren Anfänge weit hinter die der Nationalökonomie zurückreichen, steht uns eine sehr umfangreiche, zum Teil ganz hervorragende Literatur zur Verfügung.

Den Anfang macht *Italien* mit Pegolottis und Uzzanos bekannten Werken, die aber nur zum Teil in unsere Epoche hineinragen. Als dann der Unternehmungsgeist der Italiener zusammensackte, die Kaufmannschaft „verfettete" und sich auf das Altenteil der Kreditgewährung zurückzog, trieb auch die Kaufmannsliteratur keine neuen Blüten mehr. Erwähnenswert aus der späteren Zeit ist Il negotiante di Gio. Dom. Peri Genovese, diviso in quattro Parti. Zuerst 1638. Die von mir benutzte Ausgabe von 1682. Ein ziemlich konfuses, schlecht disponiertes Sammelsurium aller möglichen Lehren. Wertvoll jedoch wegen der sehr eingehenden Beschreibung des Wechselverkehrs namentlich auf den Messen von Besançon (Novi). Il mercante d'Antonio Nazari (1685) ist schon mehr Erbauungsbuch als Lehrbuch.

Auch die *spanischen* Kaufmannsbücher der späteren Zeit haben einen etwas müden, scholastischen Zug, der sich in endlosen Definitionen und Distinktionen äußert. Siehe z. B. J. H. Bolaño, Laberinto de commercio terreste y naval ec. 1619. Man merkt es sehr deutlich an der merkantilen Literatur: die Führung in der Handelsschaft war auf die westeuropäischen Völker übergegangen.

Frankreich: hier erschien im Jahre 1675 zum ersten Male (und wurde danach öfters aufgelegt) das klassische Kaufmannsbuch von Jacques Savary, Le parfait négociant, das wohl am ehesten noch hie und da von Geschichtsschreibern des Handels wenigstens zitiert wird. Ihm dient zur Ergänzung das Dictionnaire universel de Commerce der Söhne Savarys. 2 Vol. 1726. Suppl. 1732.

Diese beiden Werke sind als Quelle für die Geschichte des Handels von unschätzbarem Werte. Man kann sagen: wer sie nicht gründlich kennt, weiß nicht, wie es in der Geschäftswelt um die Wende des 17. Jahrhunderts ausschaute. Ihr reicher Inhalt ist bisher so gut wie gar nicht verwertet worden.

Nach den Savarys haben in Frankreich noch verschiedene Autoren ähnliche Werke verfaßt, insbesondere Kaufmannslexika: so der Abbé Morellet, so die Enzyklopädisten (die Bände der Encycl. méth. ‚Commerce' sind nur eine Zusammenstellung der auf den Handel bezüglichen Artikel der alphabetischen Ausgabe und ziemlich wertlos, weil schon doktrinär orientiert und stofflich durchaus von den Savarys und den Ricards abhängig). Unter den systematischen Werken verdient der Traité général du Commerce des eben genannten Sam. Ricard (père) hervorgehoben zu werden, dessen stark vermehrte letzte (von mir benutzte) Ausgabe in 3 Vol. 1799 herausgekommen ist. Ebenfalls ein unentbehrliches Werk.

Mittlerweile waren eine Reihe hervorragender Kaufmannsbücher in *Holland* erschienen, die deshalb so wichtig sind und eine notwendige Ergänzung zu den Savaryschen Büchern bilden, weil sie den höchsten Stand der Kaufmannskunst und der Geschäftstechnik bezeichnen, der während der frühkapitalistischen Epoche erreicht wurde und der (wie ich das in dem vorigen Hauptabschnitte an verschiedenen Stellen bereits hervorgehoben habe) in mancher Beziehung höher als der in den übrigen europäischen Staaten, Frankreich und England nicht ausgenommen, war. Das wichtigste holländische Kaufmannsbuch ist: De Koophandel van Amsterdam etc.; eerst ontworpen, door wylen Le Moine de l'Espine, daer na verbeterd en vermeerderd door Isaac Le Long. Während des 18. Jahrhunderts, in dessen erstes Jahrzehnt sein Erscheinen fällt, oft aufgelegt. Von mir wurde die 9. Auflage (1780) in 3 Teilen benutzt. Eine französische Ausgabe erschien 1710 u. d. T. Le négoce d'Amsterdam; eine Neubearbeitung des Werkes unternahm Jean Pierre Ricard (fils) im Jahre 1723.

In *England* erschien im Jahre 1636 (nach andern schon 1629) die Lex mercatoria von Ger. Malynes. Wenn sie annähernd dasselbe enthielt wie die mir allein bekannte 3. Auflage von 1686, so war es das wirklich erste Kaufmannsbuch großen Stils, da das Werk keineswegs nur, wie sein Titel vermuten läßt: Consuetudo vel Lex mercatoria or the Ancient Law-Merchant, ein handelsrechtlicher Traktat ist, sondern durchaus schon nach Art der späteren Kaufmannsbücher Anweisungen für den Kaufmann, wie er sein Geschäft gut führen könne, enthält. Da wir über die Technik des Wirtschaftslebens in England während der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts nur unvollkommen unterrichtet sind, so ist Malynes eine unentbehrliche Quelle. M. hat über ein Jahrhundert die englische Kaufmannswelt beherrscht; die scharfen Angriffe, z. B. des Th. Mun, schadeten seinem Ansehen offenbar nicht: noch im Jahre 1753 schreibt The Universal Merchant (Sect. LXIX), daß die Lex mercatoria des M. „still in use" sei. Neben M. treten die übrigen englischen Kaufmannsbücher des 17. Jahrhunderts weit zurück. Mancherlei Brauchbares enthält E. Hatton, The Merchants Magazine. 8. (von mir benutzte) ed. 1726. Das bekannte Buch von Rob. Lewes, The Merchants Map of Commerce. 1638 (von mir benutzte 2. ed. 1671), ist ziemlich schwatzhaft: Typ Uzzano.

Ein Buch, das offenbar durch Savarys Parfait négociant angeregt ist, dank der hervorragenden Befähigung seines Verfassers aber zu einem ganz eigenartigen, hochwichtigen Werke gestaltet wurde, ist der unentbehrliche Compleat English Tradesman von Defoe. Zuerst 1725. Dann oft aufgelegt. Ihm nachgebildet sind dann verschiedene spätere Bücher ähnlichen Inhalts, wie namentlich R. Campbell, The London Tradesman (1747) und A General Description of all Trades (1747), die eine Beschreibung sämtlicher Geschäftszweige und Angabe der Bedingungen ihrer Erlernung und ihres Betriebes enthalten.

Zunächst nur eine Übersetzung des Savaryschen Dict., dann aber durch reiche Zusätze wertvoll gemacht ist das große Dictionnary of Commerce des M. Postlethwayt. 2 Vol. 1754. Ebenfalls un-

erschöpflich. Daß Andersons Orig. of Commerce, 4 Vol., jedem Handelsgeschichtsbeflissenen stets zur Hand sein müssen, versteht sich von selbst. Dav. Macphersons Annals of Commerce (4 Vol. 1805) sind bis 1760 ein fast unveränderter Wiederabdruck Andersons, von da ab enthalten sie mancherlei wertvolle Zusätze zu dem bis 1788 reichenden Andersonschen Text, während sie die Ereignisse der Jahre von 1789 bis 1801 ganz neu zur Darstellung bringen.

Hinter den Kaufmannsbüchern Frankreichs, Hollands und Englands stehen als Quellen für die Erkenntnis der tatsächlichen Zustände zurück die an pädagogischem Wert jenen vielleicht überlegenen handelswissenschaftlichen Werke *Deutschlands*. Ich führe aus der großen Menge derartiger Erscheinungen, über die jetzt in dankenswerter Weise das Buch von Ed. Weber, Literaturgeschichte der Handelsbetriebslehre (1914), unterrichtet, diejenigen an, die mir als die wertvollsten oder jedenfalls für meine Zwecke brauchbarsten erschienen sind. Während wenig Ausbeute für unsere Zwecke gewährt das älteste deutsche Kaufmannsbuch: das 1558 erschienene Handel-Buch von L. Meder (eine nach dem Vorbild der Pegolotti-Uzzano gearbeitete Übersicht über Usancen usw. an den verschiedenen Handelsplätzen: die älteste, nicht die jüngste Disziplin der „Handelswissenschaft" ist zweifellos die „Welthandelslehre"), können wir trotz ihrer zuweilen lästigen Geschwätzigkeit doch eine Menge lernen aus den zahllosen Schriften P. J. Marpergers, die ich je am geeigneten Orte anführen werde. Ein Verzeichnis seiner sämtlichen (?) Schriften findet sich in seinem „Wohl-Unterwiesenen Passagier" s. a. sowie in seiner Beschreibung der Banken (1717), 405 ff. Die besten Lehrbücher sind Joh. Chr. Bohns Wolerfahrener Kaufmann. Zuerst 1727; 3. Aufl. 1750; 4. Aufl. 1762; 5. gänzlich neugearbeitete und sehr vermehrte Auflage, herausgegeben von C. D. Ebeling und P. H. C. Brodhagen. 1789. 3 Teile. C. E. Ludovici, Grundriß eines vollständigen Kaufmanns-Systems nebst den Anfangsgründen der Handlungswissenschaft und angehängter kurzer Geschichte der Handlung zu Wasser und zu Lande . . . 2. verm. Aufl. 1768. Joh. Carl May, Versuch einer allgemeinen Einleitung in die Handlungswissenschaft usw. 2 Bde. 1763. D. Joh. Heinr. Jungs Gemeinnütziges Lehrbuch der Handlungswissenschaft. 1785. Joh. Mich. Leuchs, System des Handels. 3 Bde. 1804/06; der 1. Band enthält die Privathandelswissenschaft, der 2. die Staatshandelswissenschaft, der 3. die Buchhaltungslehre. Sehr klar und übersichtlich.

Eine ausführliche und lehrreiche Darstellung der Kaufmannskunst enthält ferner der Artikel „Kaufmann" in Krünitzens Enzykl. Bd. 36. Eine reiche Belehrung können wir auch aus Büschens verschiedenen Schriften empfangen. Sie sind gesammelt u. d. T. Joh. Georg Büschs Sämtliche Schriften über die Handlung. 1824 ff. Ganz vortrefflich vor allem auch wegen der Gesamtdarstellung der Handlung, die er gibt, ist Carl Aug. Lud. Kegel, Der Handel in Hamburg. 1806.

Ein brauchbares Kaufmannslexikon nach Art der französischen und englischen, hinter denen es freilich weit an Güte zurücksteht, ist die

ebenfalls von Ludovici herausgegebene Allgemeine Schatzkammer der Kauffmannschaft. 5 Bde. 1741 ff.

Eine besondere Literatur beschäftigt sich mit der „Bankierkunst", die im übrigen auch in den meisten allgemeinen Handlungsbüchern gelehrt wird. Diese Schriften sind für uns wertvoll wegen der genaueren Darstellung des Wechselverkehrs, der wiederum in den Handelsrechtsbüchern ebenfalls seine Erledigung findet. Ich nenne aus der deutschen Literatur: Speranders Sorgfältiger Negotiant und Wechsler. Andere Auflage 1712. Enthält vornehmlich Traktat vom Wechselrecht, daneben aber auch allerhand handelskundige Notizen. Ebenfalls wesentlich vom Wechselverkehr handelt Der vollkommene Kauf- und Handelsmann usw. von Sperander. 1729; ferner: Der in allen Vorfällen vorsichtige Banquier usw. 2 Bde. 1733. Enthält im 1. Bande ein sehr ausführliches Lehrbuch des Wechselrechts; im 2. Bande den Abdruck der verschiedenen Wechselordnungen Deutschlands und des Auslandes.

Zu der Handelskunde gehören auch die seit dem 17. Jahrhundert häufiger erscheinenden Briefsteller, die uns sehr gut als Quelle dienen können. Einer der bekanntesten des 17. Jahrhunderts (in dem die Handelskorrespondenz nur einen Teil bildet) ist Der Teutsche Secretarius. 1656. Viel benutzt war P. J. Marperger, Der allezeit fertige Handels-Correspondent. 1713. 5. Aufl. 1764. 4 Teile.

2. Literatur

Angesichts einer solchen Fülle ergiebiger Quellen sollte man meinen, daß die Geschichte des Handels im Zeitalter des Frühkapitalismus längst geschrieben wäre. Und man zweifelt nicht länger daran, wenn man in den Katalogen und Bibliographien

1. die unzähligen allgemeinen Geschichten des Handels verzeichnet findet, von denen der größte Teil sich auch auf die Epoche des Frühkapitalismus erstreckt. Wir besitzen ein paar Dutzend „Geschichten des Welthandels", jedes Land hat mehrere Geschichten seines „Handels". Schlagen wir aber irgendeinen Band dieser Geschichten des Handels auf — ich nehme keine davon aus, auch Falkes Geschichte des deutschen Handels nicht, obwohl für sie noch am wenigsten das hier Gesagte gilt —, so wird uns eine schwere Enttäuschung bereitet. Wir erfahren zwar eine Menge interessanter Dinge: wir lesen von Waren, die hierhin oder dorthin versendet werden, von Kaufleuten und deren Verbänden, vom Blühen und Niedergang einzelner Länder und Städte, von der Entdeckung neuer Weltteile, von der Gründung von Kolonien, von Handelsverträgen, Vergünstigungen und Schikanen der Kaufleute, von Handelskriegen, von Kanalbauten, von der Entwicklung der Güterproduktion, von Geld und Münzen, von Seevölkerrecht, von den schlechten Wegen zu Wasser und zu Lande, von den Binnenzöllen, von der Navigationsakte, von Meß- und Marktprivilegien und -ordnungen, von den Herren Müller und Schulze, die diese oder jene Händlertätigkeit ausgeübt haben (neuerdings besteht die Neigung, die Handelsgeschichte in Händlergeschichte aufzulösen)

und tausend andern Dingen: nur vom Handel erfahren wir nichts. Das heißt: nichts von den eigentümlichen sozialen Beziehungen, die sich bei der berufsmäßigen Ausübung der Tätigkeit des Güteraustausches, sei es gleichsam nach außen in bestimmten Formen des Warenabsatzes, sei es nach innen in der Organisation des Handelsgewerbes, je im Rahmen eines besonderen Wirtschaftssystems besonders herausbilden.

Nirgends so greifbar deutlich wie hier bei der „Geschichte des Handels" tritt die immer wieder von mir betonte Wahrheit in die Erscheinung, daß man nicht Wirtschaftsgeschichte schreiben kann ohne eine ganz bestimmte Fragestellung, durch die allein das Erkenntnisobjekt für die Forschung geschaffen wird. Es ist ein schlimmer Wahn, zu glauben, daß „der Handel" schon ein Erkenntnisobjekt sei, während der doch höchstens ein Erfahrungsobjekt ist. Und wenn man drauf los schreibt, ohne zu wissen, was man erforschen will, so kommen eben jene im Grunde wertlosen Sammelsurien heraus, die uns als „Geschichten des Handels" schrecken. Auffallen könnte es, daß die Hunderte von Historikern des „Handels" nicht schließlich, wenn auch nur durch Zufall, ebenso wie auf die tausend andern Dinge, von denen sie uns erzählen, auch einmal auf den Handel zu sprechen gekommen sind. Die Erklärung für diese Tatsache dürfte darin zu finden sein, daß all' die Dinge, von denen die „Geschichten des Handels" angefüllt sind, die zunächst sichtbaren sind, hinter denen erst die sozialen Beziehungen liegen, an die wir denken müssen, wenn wir mit einigem Sinn einen Begriff wie den: „Handel" bilden wollen.

Lassen uns solchermaßen die allgemeinen „Geschichten des Handels" so gut wie völlig im Stich, so werden wir doch dafür entschädigt durch eine Reihe zum Teil vortrefflicher Einzeldarstellungen besonderer Handelsverhältnisse, von denen ich im folgenden eine kleine Auswahl mitteilen will.

2. Handelsgeschichten einzelner Gebiete.

a) *Deutschland:* einige wichtige Handelsstädte haben ausgezeichnete Darstellungen ihres Handels erfahren: *Emden* durch die schon öfters angeführte Arbeit Hagedorns, die leider nur bis zum Ende des 16. Jahrhunderts reicht; *Bremen* durch die ebenfalls schon mehrfach benutzten Arbeiten von Rauers und *Hamburg* durch verschiedene Arbeiten von E. Baasch. Über *Frankfurt a. M.* schrieb eine mustergültige Studie H. Kanter, Die Entwicklung des Handels mit gebrauchsfertigen Waren von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis 1866 zu Fr. a. M. 1902; auch das Buch von Al. Dietz, Frankfurts Handelsgeschichte (1910), verdient Beachtung; *Breslaus* früheren (Detail-) Handel behandelt kurz, aber lehrreich W. Borgius in seiner Studie: Wandlungen im modernen Detailhandel, im Archiv Bd. XIII.

b) *Englands* Handel während der frühkapitalistischen Epoche hat in allerletzter Zeit seine erste wissenschaftliche Bearbeitung erfahren in dem außerordentlich lehrreichen Buche von Ray Bert Westerfield, Middlemen in English Business particularly between 1660 and 1716. 1915.

c) *die Schweiz*: auch hier muß das Baselbuch Tr. Geerings an erster Stelle genannt werden, das aber leider nur bis ins 17. Jahrhundert hineinreicht; ein ebenfalls schon öfters genanntes, gutes Buch ist H. Wartmann, Handel und Industrie des Kantons S. Gallen. 1875.

d) *Frankreich*: über den Handel von *Paris* hat Alfr. Franklin in verschiedenen Bänden seiner Vie privée d'autrefois (namentlich in denen, die den ganz unsinnigen Titel: Les magasins de nouveautés tragen) viel Wissenswertes mitgeteilt. Über den Handel in einzelnen Landesteilen Frankreichs unterrichten die guten Bücher: P. Boissonnade, Organisation du travail en *Poitou*. 1900. L. Dutil, L'état économique de *Languedoc* à la fin de l'ancien régime. 1911.

3. Geschichte einzelner Handelszweige.

Der **Getreide**handel hat wohl von allen Zweigen des Handels die größte Literatur aufzuweisen. Bisher freilich hat man fast ausschließlich die Probleme der Getreidehandelspolitik erörtert. Neuerdings hat man aber an einigen Stellen auch den Getreidehandel selbst untersucht, und die Forschungen haben einige sehr wertvolle Monographien zutage gefördert. Unter ihnen verdienen besonders hervorgehoben zu werden: W. Borgius, Geschichte des *Mannheimer* Getreidehandels. 1899; ferner die ausführliche Darstellung des *englischen* Getreidehandels in dem oben genannten Buche von Westerfield, p. 130—186; vor allem aber das äußerst gehaltreiche Buch von Abb. Payson Usher, The History of the Grain Trade in *France*. 1913. In gewissem Sinne ist durch diese Arbeit, in der ein sehr großer Teil des noch nicht, auch von Delamare nicht, benutzten archivalischen Materials wenigstens für Paris und Lyon Verwendung gefunden hat, die durch ihre Bibliographie dauernd wertvolle programmatische Skizze von J. Letaconnoux, La question des Subsistances et du Commerce des grains en France au XVIII. siècle, in der Revue d'histoire moderne t. VIII, 1906/07 zur Ausführung gebracht worden.

Auch der *englische* **Kohlen**handel des 17. und 18. Jahrhunderts ist oft zum Gegenstand gründlicher Untersuchungen gemacht worden, die jetzt sämtlich überholt sind durch die Darstellung bei Westerfield, l. c. p. 218—239, woselbst man die andere Literatur verzeichnet findet.

Ein übersichtliches Bild von der Entwicklung des *englischen* **Kolonialwaren**handels von seinen Anfängen bis zur Gegenwart gibt das verständige Buch von A. Aubry Rees, The Grocery Trade; its History and Romance. 2 Vol. 1910.

Der **Zucker**handel von *Amsterdam* hat eine sachkundige Bearbeitung erfahren in dem großen Werke von J. J. Reese, De Suikerhandel van Amsterdam van het begin der 17de eeuw tot 1813. 1908.

Eine Menge guter Arbeiten ist der Geschichte des Handels mit **Spinnstoffen** und **Textilwaren** gewidmet. Das bekannte Werk von John Smith, Memoirs of wool etc. 2 Vol. 1747, 2. (von mir benutzte) ed. 1756/57, trägt mehr den Charakter einer reinen Materialsammlung, ist als solche aber von unschätzbarem Wert. Viel interessanter, fernliegender Stoff ist verarbeitet in dem schnurrigen Buche von J. Bonwick, Romance of the Wool Trade. 1887. Verwiesen sei auch an dieser Stelle auf das schon öfters hervorgehobene Werk von

W. Troeltsch, Calwer Zeughandlungskompagnie. 1897. Eine der besten Darstellungen des Handels mit Textilwaren am Ende der frühkapitalistischen Epoche aber enthält das Buch von A. König, Die sächsische Baumwollindustrie. 1899.

4. Hausiererei. Wo die Organisation offen zutage liegt, wie beim Hausierhandel, dem Markt- und Meßhandel usw., sprießt die brauchbare Spezialliteratur am reichlichsten. Schon Justus Möser hat in seinen patriotischen Phantasien (Bd. I) ein paar Abhandlungen über „die Packenträger" veröffentlicht. Über den älteren Hausierhandel ist das ganze 19. Jahrhundert hindurch geschrieben worden. Siehe z. B. den Artikel „Hausierhandel" bei Ersch und Gruber. 1828. Frhr. von Ulmenstein, Über einige Zweige des Handelsverkehrs und insbesondere über den Hausierhandel, in Raus Archiv d. politischen Ökonomie u. Polizeiwissensch. Bd. I (1835), 215 ff., und die zusammenfassende Darstellung von H. Rößger, Eine Untersuchung über den Gewerbebetrieb im Umherziehen, in den Jahrbüchern f. Nationalökon. III. Folge. Bd. XIV (1897), 1—55. 204—269. Viel brauchbares Material auch zur Geschichte des Hausierhandels hat die Enquete des Vereins für Sozialpolitik zutage gefördert. Ihr Titel: a) „Untersuchungen über die Lage des Hausiergewerbes in Deutschland." 5 Bände. 1898/99. Zitiert H 1, 2 usw. b) „Untersuchungen über die Lage des Hausiergewerbes in Österreich." 1899. Zitiert: HOe. c) „Untersuchungen über die Lage des Hausiergewerbes in Schweden, Italien, Großbritannien und der Schweiz." 1899. Zitiert: HA. Die „Untersuchungen" bilden in obiger Reihenfolge die Bände 77 bis 83 der Schriften des Ver. f. Soz. und bestehen aus einer Reihe von Monographien, unter denen für unsere Zwecke besonders wertvoll sind die Abhandlungen von Fritz Flechtner (über *Breslau* und *Schlesien*), Wilh. Metterhausen (Reg.-Bez. *Kassel*), Eug. Nübling (*Rauhe Alb*) in H 1; Joh. Plenge (*Westerwald*) H 2; Leop. Wörner (Amtsbez. *Donaueschingen*), A. Bumiller (*Killerthal*), L. O. Brandt (*Oldenburg*), Fritz Flechtner (*Benneckenstein* im Harz) in H 4; Gust. af Geijerstam (*Schweden*); Al. Tille (*Großbritannien*): beide vorzügliche Arbeiten in HA. Zu dem Bande HOe. vgl. noch G. von Thaa. Das Hausierwesen in Österreich. 1884.

5. Märkte und Messen. Die Literatur ist sehr umfangreich. Und da es sich kaum umgehen läßt, in einer Schrift über Märkte und Messen auch vom Handel zu sprechen, so erfahren wir immerhin manches Wissenswerte aus dieser Literatur auch über Markt- und Meßhandel der frühkapitalistischen Zeit.

a) *Allgemeines*: Corn. Walford, Fairs, past and present: a chapter in the History of Commerce (1883), soll eine Art von Chronik sämtlicher Messen sein, beschränkt sich aber fast ausschließlich auf *England* und begnügt sich mit einigen wenigen Bemerkungen über die Messen in *Frankreich* und *Rußland*. Dürftig. Das bekannte Werk von P. Huvelin, Essai historique sur le droit des marchés et des foix (1897), gewährt für unsere Fragen wenig Ausbeute, weil das Buch fast nur (wie der Titel ja angibt) das Markt- und Meßrecht behandelt und zudem sich im wesentlichen auf das Mittelalter beschränkt.

Am Schlusse eine kleine Bibliographie des Meß- und Marktwesens. Überblicke gewähren A. Emminghaus, Märkte und Messen, in der Vierteljahrsschrift für Volkswirtschaft usw. 17 (1867), 74, und K. Rathgen, Art. „Märkte und Messen" im HSt. Bd. VI, woselbst auch die üblichen Literaturangaben.

b) *einzelne Länder*:

England: Henry Morley, Memoirs of the Bartholomew Fair. 1859; ein sehr amüsantes Buch, wohl deswegen, weil es sich fast ausschließlich mit den Vergnügungen beschäftigt.

Frankreich: die Literatur über die französischen Messen ist reich und gut. Das mikrologische Werk von Fel. Bourquelot über die *Champagner* Messen (2 Vol. 1865) ist vorbildlich geworden (freilich nicht immer zum Vorteile der handelsgeschichtlichen Forschung) namentlich für die deutsche Geschichtsschreibung. Es kommt für die frühkapitalistische Epoche nicht in Betracht. Aber auch für diese gibt es eine ganze Reihe vorzüglicher Arbeiten, von denen ich nenne: Marc Brésard, Les foires de *Lyon* aux XV. et XVI. siècles. 1914. *Beaucaire*: L. Dutil, L'état économique de Languedoc à la fin de l'ancien régime. 1911. Léon Biollay, Les anciennes Halles de *Paris*, in den Mém. de la Soc. de l'Hist de Paris et de l'Isle de France. t. III. 1876. (Wesentlich topographisch.) *Allgemein*: P. Bonnassieux, La question des foires au XVIII. siècle, in den Mém. de la Soc. de Seine et Oise. 17. 1893.

Über die französischen Wechselmessen des 16. und 17. Jahrhunderts siehe noch W. Endemann, a. a. O.

Deutschland: die Bücher von Ed. Philippi, Beiträge zur Gesch. und Statistik der deutschen Messen (1857), von demselben, Die Messe der Stadt *Frankfurt a. O.* (1877), sind geschichtlich wertlos; das bekannte Buch von E. Hasse, Gesch. d. *Leipziger* Messe (1885), genügt auch nicht mehr den wissenschaftlichen Anforderungen; aber die Schrift von L. Arqué, La foire de Leipzig dans les temps passés (1910), ist noch weniger gut. Am meisten erfährt man über die Leipziger Messen noch aus den beiden Arbeiten von Rich. Markgraf, Zur Gesch. der Juden auf den Messen in Leipzig von 1664 bis 1839 (In.-Diss. 1894), und namentlich von Max Freudenthal, Leipziger Meßgäste, in der Monatsschrift f. Gesch. u. Wissensch. d. Judentums Bd. 45. 1901. Vgl. auch das oben genannte Buch von A. König.

Die Abhandlungen über die *Breslauer* Messe von Ed. Cauer (in der Zeitschr. d. Ver. f. Gesch. u. Alt. Schles. Bd. 5) und K. Wuttke (1895) sind wesentlich meßpolitischen Inhalts und bieten für unsere Zwecke ebenfalls wenig.

Die beste Untersuchung über die neuere geschichtliche Entwicklung der Märkte in Deutschland ist die von P. Kara-Mursa, Die Bedeutung der Jahrmärkte in der Gegenwart mit besonderer Berücksichtigung der Breslauer Jahrmärkte. Breslauer In.-Diss. 1900.

Österreich: Gerh. Bückling, Die *Bozener* Märkte bis zum Dreißigjährigen Kriege. 1907. Brauchbar.

Schweiz: Ferd. Borel, Les foires de *Genève* au XV. siècle. 1892. Ein vortreffliches Buch, ausgezeichnet durch die Fülle von Stoff, die es enthält, und durch die Anschaulichkeit der Darstellung.

6. Börse und börsenmäßiger Handel. Siehe den Artikel „Börse" im HSt.[3] Bd. III (Ehrenberg), der auch einen kurzen geschichtlichen Teil hat, und die dort genannte Literatur. Die Effektenbörse kommt für unsere Epoche noch nicht in Betracht. In dem Buche von Ch. Duguid, The Story of the Stock Exchange (1901), behandeln 86 von 483 Seiten die Zeit bis zum Ende des 18. Jahrhunderts. Dagegen möchte ich auf einige Schriften zur allgemeinen Geschichte der Börse hinweisen, die in der Ehrenbergschen Literaturübersicht fehlen, die aber beide sehr wertvoll sind: G. H. Kirchenpauer, Die alte Börse. Programm zur Einweihungsfeier der neuen Börse in *Hamburg* am 2. Dezember 1841. 1841, und P. Scheltema, De beurs van *Amsterdam*. 1846. Neuerdings (1913) ist eine Geschichte der *Berliner* Börse von 1685 bis 1913 aus der Feder von Geo. Buss erschienen.

Über die Geschichte des börsenmäßigen Warenhandels vor dem 19. Jahrhundert wissen wir bisher nicht viel mehr, als was bei J. P. Ricard steht. Gustav Cohns oft zitierter Aufsatz in den Jahrb. für NÖ. Bd. VII enthält in seinem geschichtlichen Teil nur einen Auszug aus diesem. Einige neue Aufschlüsse gewährt André-E. Sayous Mémoire: La spéculation sur les fanons et l'huile de Baleine en Hollande au XVII. siècle. 1900. Hendr. C. Diferee, Studiën over de Geschiedenis van den nederlandschen Handel. II. 1908, behandelt den Fondshandel im 18. Jahrhundert.

7. Geschäftsreisende. Aus der älteren (Quellen-) Literatur verdient hervorgehoben zu werden: Der Handlungsreisende wie er sein soll usw. Von einem alten Commis-Voyageur. 1832. Neuerdings ist das Thema zum Gegenstand einer besonderen Untersuchung gemacht worden in der Leipziger Diss. von Franz Gustav Wölfel, Der Handlungsreisende (1913), die eine geschichtliche Einleitung mit interessanten Aufschlüssen enthält.

8. Kreditorganisation. Die geschichtliche Literatur ist dürftig. Das Beste enthalten immer noch die älteren Werke von Endemann und Ehrenberg. Von neueren Schriften verdienen genannt zu werden M. Vigne, La banque à *Lyon*. 1903. Otto Meltzing, Das Bankhaus der Medici und seine Vorläufer. 1906. C. F. W. Burckhardt, Zur Geschichte der Privatbankiers in der *Schweiz*. 1914.

9. Geschichten der kaufmännischen Vertreterschaften sind in neuerer Zeit mehrere erschienen, die auch für die Geschichte des Handels von Wert sind: Em. Garnault, Le commerce *rochelais* au XVIII. siècle. 5 Vol. 1887 f. Geschichte der Handelskammer *Frankfurt a. M.* 1908. E. Baasch, Die Handelskammer zu *Hamburg*. 3 Bde. 1915.

10. Literatur zur Geschichte der großen Handelskompagnien habe ich bereits im 24., 45. und 46. Kapitel des 1. Bandes sowie im 10., 11. und 17. Kapitel dieses Bandes an-

gegeben. Ich trage noch folgende Schriften nach: aus der älteren allgemeinen Literatur enthält der Aufsatz von Büsch in der von ihm und Ebeling herausgegebenen Handlungsbibliothek das sachgemäßeste Urteil (vom gegnerischen Standpunkt) über die historische Bedeutung der Handelskompagnien; die beste Gesamtdarstellung gibt Roscher in seiner Schrift über Kolonien und Kolonialpolitik (3. Aufl. 1884), auf der der Art. von Schäffle im Staatswörterbuch (Bd. 4) fußt. Eine neuere Zusammenfassung stellt der Artikel von R. Ehrenberg „Ostindische Handelsgesellschaften" im HSt.[3] Bd. 6 dar, woselbst sich auch weitere Literaturangaben finden.

Unter den neueren Bearbeitungen *einzelner Länder* ragen die oft genannten Werke von O. van Rees und S. van Brakel (für *Holland*), Scott (für *England*) hervor. Aus der älteren (Quellen-) Literatur behalten ihren Wert Bruce, Annals of the East India Co. 3 Vol. 1810, und das sehr inhaltsreiche Werk von Ary Huysers, Beknopte Beschryving der oostindischen Etablissementen. 1792.

11. es gibt auch eine Handelszunftgeschichte, aus der wir auch manches über die Organisation des Handels selbst lernen können.

England: W. Herbert, Hist. of the twelve great Livery Comp. of the City of London. 2 Vol. 1838. Ein sehr stoffreiches Werk, das aber im wesentlichen überholt ist durch W. Carew Hazlitt, The Livery Companies of the City of London. 1892. Mehr die gewerblichen Zünfte berücksichtigt Georges Unwin, The Gilds and Companies of London, 1892. Eine einzelne Zunft behandelt Ch. M Clode, Early History of the Guild of Merchant Taylors. 1888 (die M. T. waren eine gemischte Zunft).

Frankreich: Pierre Vidal et Léon Duru, Histoire de la Corporation des Marchands Merciers, grossiers, jouailliers, le troisième des six-corps des marchands de la ville de Paris etc. 1912. Eine wertvolle Zusammenstellung alles möglichen Materials zur Geschichte der Pariser Merciers aus der Feder zweier Fachleute (des Archivars und des ehemaligen Präsidenten der Chambre syndicale de la mercerie en Détail).

12. Eine ganz besondere Spielart der Literatur über den Handel stellt jetzt dar das sehr gründliche Buch von Alfred Schirmer, Wörterbuch der deutschen Kaufmannssprache auf geschichtlicher Grundlage (1911), das auch für unsere Zwecke mancherlei Anregung bietet.

Erster Abschnitt
Die Organisation des Güterabsatzes

Siebenundzwanzigstes Kapitel
Theoretische Orientierung. Überblick

I. Unmittelbarer und mittelbarer Güterumsatz

Alle Gebrauchsgüter, die nicht aus der Eigenwirtschaft stammen, also eine immer wachsende Menge, müssen „abgesetzt" oder „umgesetzt", das heißt „verkauft" oder aus der Waren- in die Geldform beim geldwirtschaftlichen, aus der Waren- in eine andere Warenform beim naturalwirtschaftlichen Verkehr verwandelt werden. Wir wissen, daß diese Verwandlung auf grundsätzlich zwei Weisen vor sich gehen kann: ohne Vermittlung eines Dritten, durch direkten Absatz vom Produzenten an den Konsumenten, oder unter Vermittlung einer dritten Person, eines „Mittelers" (middleman), wie die Engländer treffend sagen, des Händlers, wie wir ihn nennen.

Aus dem, was wir über die Gestaltung der Nachfrage und des Marktes in Erfahrung gebracht haben, folgt ohne weiteres, daß der mittelbare Güterumsatz, also derjenige, bei dem ein Händler zwischen Produzent und Konsument vermittelt, während der frühkapitalistischen Epoche unausgesetzt an Bedeutung zunehmen mußte. Absolut natürlich, aber wohl auch relativ (im Verhältnis zum gesamten Güterumsatz), obwohl uns Ziffern, die dies einwandfrei erweisen würden, nicht zur Verfügung stehen.

Ob der extensiven auch eine intensive Steigerung der Bedeutung des Handels in dem Zeitalter des Frühkapitalismus entspricht? Man hat es behauptet. Und mancherlei spricht dafür. Ja, man hat jene Zeit geradezu als das Zeitalter des Kaufmanns nicht nur im Gegensatz zum Mittelalter, sondern auch im Gegensatz zur Gegenwart bezeichnet. Das geht entschieden zu weit. Die Gesamtzahl der Handeltreibenden nimmt seit dem Ende der frühkapitalistischen Epoche einstweilen immer

noch relativ zu, und ebenso schreitet die „Kommerzialisierung" des Wirtschaftslebens, wie ich es nenne, immer weiter fort. Was jenes schiefe Urteil von der Vorherrschaft des Kaufmanns in frühkapitalistischer Zeit veranlaßt hat, ist die richtig beobachtete Tatsache, daß ein Teil der gewerblichen Produktion von „Kaufleuten" geleitet wurde; anders ausgedrückt: daß ein Teil des industriellen Unternehmertums noch zum Händlertum gerechnet wurde. Der Verfasser des Artikels Commerce in der Encyclopédie bezeichnet geradezu als „zweite Aufgabe des Handels" (second objet du commerce) die Verlegertätigkeit, wie wir sagen würden: „de guider le travail d'un nombre d'autres citoyens pour donner des formes aux matières premières", und fügt hinzu, daß diejenigen, die diesen Handelszweig betreiben, „Manufacturiers" heißen.

Derartige terminologische Entgleisungen dürfen uns aber nicht irre machen. In Wirklichkeit ist in einer Volkswirtschaft, in der Händler und Produktionsunternehmer dieselbe Person sind, weder die extensive noch die intensive Bedeutung des Handels größer als dort, wo beide getrennte Personen sind.

Die funktionelle Entwicklung der einzelnen Händlertypen soll erst später zur Darstellung gelangen. Hier haben wir es einstweilen nur mit der Organisation des Absatzes zu tun und festzuhalten: daß dieser auch in der frühkapitalistischen Epoche sowohl unmittelbar als mittelbar bewerkstelligt wurde, daß aber die Handelstätigkeit jedenfalls eine absolut immer größere Bedeutung für das Wirtschaftsleben gewann.

In welchen Formen sich der Güterabsatz tatsächlich vollzog, soll dieser ganze Abschnitt zeigen. Im folgenden wollen wir uns zunächst nur einen Überblick verschaffen über die theoretischen Möglichkeiten dieser Organisation.

II. Die theoretischen Möglichkeiten der Organisation des Güterabsatzes

Die verschiedenen Möglichkeiten, den Güterabsatz zu organisieren, gleichgültig ob er mittelbar oder unmittelbar erfolgt, ergeben sich naturgemäß aus der verschiedenen Art und Weise, wie Käufer und Verkäufer ihre Beziehungen anknüpfen und ihre Geschäfte abwickeln. Wobei ich voraussetzen will, daß diese Beziehungen sich aus dem freien Entschluß der beiden Parteien ergeben, und daß der Abschluß der Verträge ebenfalls gemäß dem freien Willen der Vertragschließenden erfolgt. Die Er-

scheinungsform des „Zwangshandels" bleibt hier also ebenso außer Betracht wie die durch obrigkeitliche Reglementierung geschaffenen Formen des Güterabsatzes (obwohl diese natürlich sehr wohl für die Ausgestaltung des freihändigen Güteraustausches von bestimmendem Einfluß sein können).

Die Beziehungen, die zwischen Käufer und Verkäufer sich ergeben, sind durch so mannigfache Umstände bestimmt, daß wir gut tun werden, die einzelnen Bestandteile dieser Beziehungen zunächst einer gesonderten Betrachtung zu unterziehen und erst danach die komplexe Gesamtbeziehung, die den Inhalt des Handelsaktes ausmacht, auf uns wirken zu lassen.

Verschiedenheiten ergeben sich:

1. aus der verschiedenen Art und Weise, wie Käufer und Verkäufer sich einander nähern (oder verständigen): dies kann geschehen:
   a) auf dem Wege persönlicher Berührung (Aussprache); diese wiederum kann auf drei verschiedene Weisen zustande kommen:
      α) der Verkäufer geht zum Käufer: Güterabsatz im Umherziehen;
      β) der Käufer geht zum Verkäufer: Absatz an ständigen Verkaufsstellen;
      γ) der Käufer und der Verkäufer treffen sich am dritten Ort: Absatz auf Märkten und Messen;
   b) auf dem Wege ortsferner Verständigung.
2. aus der verschiedenen Art und Weise, wann der Güterabsatz stattfindet:
   a) periodisch;
   b) ständig.
3. aus dem verschiedenen Zeitpunkt der Lieferung:
   a) sofortige Lieferung;
   b) zukünftige Lieferung.
4. aus der verschiedenen Art und Weise, wie der Verkäufer seine Waren anbietet:
   a) Angebot der ganzen Warenpartie;
   b) Angebot mittels Proben (Mustern), die wiederum
      α) individuelle,
      β) generelle (Typen, Standards) sind.
5. aus dem verschiedenen Besitzverhältnis, in dem sich der Verkäufer zu der angebotenen Ware befindet:

a) Angebot vorhandener Waren;
b) Angebot nicht vorhandener Waren; diese wiederum sind:
   α) subjektiv nicht vorhanden (noch nicht in der Verfügungsgewalt des Verkäufers),
   β) objektiv nicht vorhanden (noch nicht erzeugt).

Diese verschiedenen Möglichkeiten können sich nun in dem einzelnen Kauf- und Verkaufgeschäfte auf mannigfache Weise zusammenfinden, so daß sich eine große Menge verschiedener Gesamtbeziehungen zwischen Käufer und Verkäufer herausbildet. Aber freilich nicht so viel, als die Kombination der einzelnen Möglichkeiten theoretisch ergeben würde. Vielmehr fallen in der Wirklichkeit immer nur bestimmte Möglichkeiten zusammen, so daß sich etwa folgende typische Hauptfälle der Absatzorganisation ergeben:

1. persönliche Berührung (Aussprache) zwischen Käufer und Verkäufer (1a); Angebot der ganzen Warenpartie (4a), die also vorhanden ist (5a) und sofort geliefert wird (3a): für diese Form des Güterabsatzes gibt es verschiedene Bezeichnungen, von denen jede aber immer nur eine Eigenart zum Ausdruck bringt. Man nennt sie Partiehandel, Loko-Geschäft, Platzgeschäft (Spot-business). Ich möchte als zusammenfassende Bezeichnung das gute deutsche Wort „Handkauf" vorschlagen, dem die französische Wendung vente hors la main, wie sie die Ricards u. a. gebrauchen, recht gut entsprechen würde. Dieses Wort besagt, daß wir es hier mit einem höchstpersönlichen Vorgang, einem Hand-in-Hand-, Auge-in-Auge-Geschäft zu tun haben, in dem alle die Besonderheiten, wie sie die üblichen Bezeichnungen ausdrücken, eingeschlossen sind. Je nach der Art und Weise, wie die persönliche Berührung des Käufers und des Verkäufers stattfindet (1aα—γ) und wann sie stattfindet (2a und b), ergeben sich einzelne Unterarten dieses Handkaufs.

2. bei der andern typischen Art, Geschäfte zu machen, findet keine persönliche Berührung statt (1b), der Verkauf erfolgt nach Probe (4b) und auf künftige Lieferung (3b). Diese Geschäftsform soll „Fernkauf" heißen, um auszudrücken, daß in ihr die persönlichen Beziehungen zwischen Käufer und Verkäufer und zwischen beiden und der Ware und dem Zeitpunkt der Lieferung aufgehoben sind. Es ist unpersönlicher Handel, der sich hier abspielt.

Der Fernkauf weist dann wieder verschiedene Unterarten auf, je nachdem er auf Grund individuell gezogener Proben (zu-

sammengestellter Muster) oder auf Grund von Typen oder Standards abgeschlossen wird. Jede dieser verschiedenen Arten ist dann entweder ein Fernkauf mit vorhandener oder mit (subjektiv oder objektiv) nicht vorhandener Ware.

Unter einem Termingeschäft verstehe ich einen börsenusancemäßig geregelten Fernkauf.

Die Terminologie steht keineswegs fest. Es ist unnütz, sich um Worte zu streiten; besser daß jeder klare Begriffe bildet und sagt, wie er sie benennt. Wegen der Mehrdeutigkeit der üblichen Ausdrücke: wie Lieferungsgeschäft, Zeitgeschäft usw., habe ich für die beiden Haupttypen neue Ausdrücke gewählt. Das, was mir daran besonders wichtig erscheint, ist eine Gegenüberstellung, bei der das Hauptgewicht von Typen auf den Gegensatz von persönlicher Berührung — ortsferner Verständigung, Partienangebot — Probenangebot gelegt wird, während die Unterscheidung: ob die Ware sofort oder in Zukunft geliefert wird: „Kassegeschäft" — „Zeitgeschäft" ganz zurücktritt. In der Tat ist jeder Fernkauf in meinem Sinne ein „Zeitgeschäft" oder ein „Lieferungsgeschäft", bei dem die Lieferung in die Zukunft verlegt wird; aber ein Handkauf kann ebensogut ein „Kassegeschäft" wie ein „Zeitgeschäft" im Börsenjargon sein. Das berührt seine Wesenheit nicht im geringsten, während zwei Welten zwischen dem persönlich abgeschlossenen Partienkauf und dem aus der Ferne abgeschlossenen Probenkauf liegen, wie die folgende Darstellung noch genauer dartun wird. Erst der Fernkauf in dem hier gebrauchten Verstande reißt das Lebendige auseinander und führt auch den Güterumsatz aus der Welt des Organischen auf die Bahn der Versachlichung und Mechanisierung hinaus.

III. Die historisch-empirische Neugestaltung der Formen des Güterabsatzes

Aus der früheren Darstellung (siehe namentlich das 15. Kapitel des 1. Bandes) kennen wir die Organisation des Güterabsatzes während des Mittelalters, Sie war gekennzeichnet:

1. durch ihre vielfach nur periodisch erfolgenden Veranstaltungen des Güterabsatzes;
2. durch die vielfach hausiermäßige Form des Warenvertriebs;
3. durch den höchstpersönlichen Charakter des Handelsgeschäfts, das immer ein Handkauf war.

In diesem Abschnitte werden wir nun zu untersuchen haben:

1. ob und wenn ja: an welchen Stellen und in welchem Umfang die Formen des Güterabsatzes der vorkapitalistischen Epoche sich auch während des Zeitalters des Frühkapitalismus erhalten haben;

2. ob und wenn ja: welche Wandlungen sich während dieser Jahrhunderte vollzogen haben.

Das Ergebnis unserer Untersuchungen wird sein, wie ich vorwegnehmend des besseren Überblicks wegen feststelle: daß neben den in sehr beträchtlichem Umfange weiter bestehenden Absatzformen sich in bestimmten Fällen folgende Umgestaltungstendenzen nachweisen lassen:

1. Übergang vom Vertrieb im Umherziehen zum seßhaften Handelsbetrieb;

2. Übergang von periodischen Veranstaltungen von Warenmärkten und -messen zu ständigen Absatzorganisationen;

3. Übergang vom Handkauf zum Fernkauf.

Im ganzen also: eine Tendenz zur Entpersönlichung, Versachlichung, Mechanisierung.

In welchem Umfange, an welchen Stellen, in welcher Weise sich diese Wandlungen vollziehen, soll im einzelnen nachgewiesen werden.

Hier möchte ich nur noch einige wenige Bemerkungen über die bewegenden Kräfte und die veranlassenden Umstände machen, die zu den tatsächlich erfolgenden Neubildungen geführt haben.

So langsam wir uns auch immer die Überwindung des Traditionalismus des Berufshändlers, der, wie wir wissen, ganz im Banne handwerksmäßiger Anschauungen lebte, vorstellen mögen: letzten Endes können wir doch — soweit nicht der Staatswille unmittelbar schöpferisch sich betätigte, was aber gerade auf dem Gebiete des Güterumsatzes am wenigsten der Fall war — in dem Bestreben des Kaufmanns, seine Nahrung sich zu sichern oder auch — je später, desto mehr — seinen Gewinn zu vergrößern, die einzige Triebkraft entdecken, die die Absatzorganisation umgestaltete.

Wir müssen uns aber sogleich vergegenwärtigen, daß eine Reihe äußerer Umstände den Händler zwang, die neuen Wege einzuschlagen, wollte er nicht seiner Stellung verlustig gehen: welches diese äußeren Umstände waren, wissen wir: es waren die Wandlungen, die sich in der Gestaltung der Nachfrage (6. Abschnitt des 1. Bandes) und damit des Marktes (2. Hauptabschnitt des 2. Bandes) vollzogen. Wir können deutlich verfolgen, wie die Organisation des Güterabsatzes vornehmlich umgewälzt wurde:

1. durch den zunehmenden Luxusbedarf, der namentlich neue Formen des Detailhandels schuf;

2. durch den zunehmenden Bedarf der Armeen und der Großstädte, die die mächtigsten Beförderer des Lieferungshandels wurden;

3. durch die Verlegung der Absatz- und Bezugsgebiete über See, wodurch der Niederlagehandel an Stelle des Meßhandels gesetzt wurde.

Ermöglicht aber wurde die Umbildung durch die uns ebenfalls bereits bekannte Vervollkommnung des Verkehrswesens (3. Hauptabschnitt des 2. Bandes). Die Anordnung des Stoffes in diesem Abschnitte ergibt sich von selbst: in den nächstfolgenden drei Kapiteln werden die überkommenen Formen des Güterabsatzes untersucht, um festzustellen: in welchem Umfange sie auch während der frühkapitalischen Epoche weiterbestanden haben und welche Veränderungen an ihnen nachweislich sind; in den darauffolgenden beiden Kapiteln werden die neuen Formen des Güterabsatzes behandelt: ihre Entstehung und Ausbreitung während der Jahrhunderte seit dem Ausgange des Mittelalters bis zum Ende des frühkapitalistischen Zeitalters. Ein Schlußkapitel bringt das Zahlungswesen gesondert zur Darstellung.

Achtundzwanzigstes Kapitel

Die Hausiererei

I. Begriff und Arten der Hausiererei

Ich gebrauche das Wort Hausiererei gleichbedeutend mit: Warenvertrieb im Umherziehen. Dann bleibt ausgeschlossen das Wandergewerbe, während der Begriff ebenso den Vertrieb selbsterzeugter Waren wie den fremder Waren umfaßt. Jenen können wir Selbsthausiererei, diesen Fremdhausiererei oder Hausierhandel nennen.

Selbsthausierer können gewerbliche Handwerker oder Bauern sein, die entweder die Erzeugnisse des Ackerbaues oder die ihrer gewerblichen Nebenproduktion verhökern.

Fremdhausiererei oder Hausierhandel ist also Handel im Umherziehen. Der Hausierhandel kann ebensowohl landwirtschaftliche wie gewerbliche Erzeugnisse zum Gegenstande haben: die gewerblichen Erzeugnisse können aus bäuerlichen Wirtschaften, aus Handwerksbetrieben oder aus kapitalistischen Unternehmungen stammen.

Der Hausierer kann die Waren, die er feil bietet, beim Produzenten selbst einkaufen oder sie von einem Engroshändler beziehen.

Der Hausierer kann endlich die Waren an Produzenten oder an letzte Konsumenten absetzen: in jenem Falle ist er ein Engroshausierer, in diesem ein Detailhausierer.

Das gemeinsame Merkmal aller Hausiererei ist dieses: daß der Verkäufer den Käufer aufsucht. Wenn dies im Hause des Käufers selbst geschieht, kann man von Hausiererei im engeren Sinne reden, während man füglich von Wanderlager- oder Wanderbuden-Hausiererei spricht, wenn sich der Verkäufer nur am Wohnort des Käufers (Dorf) einfindet, diesen aber in seinem Lager oder seiner Bude erwartet. Stadthausiererei ist es, wenn das Absatzgebiet des Hausierers eine (größere) Stadt ist; Überlandhausiererei, wenn er von Ort zu Ort zieht. Die Gegenüberstellung von „Hausiererei“ und „Landhandel“, der man häufig begegnet, ist

aus zweifachem Grunde, wie sich aus meinen Ausführungen ergibt, unlogisch.

II. Die Verbreitung der Hausiererei

Die Hausiererei ist eine Form des Warenabsatzes, der wir überall begegnen, wo überhaupt Güter in den Tauschverkehr gebracht werden. Wir fanden sie im Rahmen der vorkapitalistischen Wirtschaft verbreitet, sei es, daß diese grundsätzlich eigenwirtschaftlich, sei es, daß sie grundsätzlich handwerksmäßig organisiert war. Wir werden sie jetzt in der frühkapitalistischen Epoche und später auch im Zeitalter des Hoch- und Spätkapitalismus antreffen.

Die frühkapitalistische Wirtschaftsverfassung ist aber offenbar der Entfaltung der Hausiererei besonders günstig gewesen. Denn wir beobachten ein starkes Ansteigen dieser Form des Güterabsatzes während der ganzen frühkapitalistischen Epoche und zum Teil sogar über diese hinaus, tief in die hochkapitalistische hinein: Höhepunkt in *Schweden* Ende des 18. Jahrhunderts[1]; in *Rußland* Mitte des 19. Jahrhunderts und darüber hinaus[2]. Die Hausiererei ist im Zeitalter des Frühkapitalismus vorwiegend Überlandhausiererei, während sich während des 19. Jahrhunderts in immer stärkerem Umfange, und in dem Maße wie jene zurückgeht, die Stadthausiererei entwickelt.

Diese Bewegung ziffernmäßig zum Ausdruck zu bringen, ist für die Zeit vor dem 19. Jahrhundert und für dessen erste Jahrzehnte nur in sehr beschränktem Umfange möglich.

Was wir an Zahlenmaterial besitzen, enthält die *englische* und *irische* Statistik der „Hausierer und Hausierpferde", die von 1790 bzw. 1785 an vorliegt. Sie gewährt uns immerhin die Möglichkeit, ungefähr uns eine Vorstellung von der Entwicklung der Hausiererei in den letzten Jahrzehnten der frühkapitalistischen und den ersten der hochkapitalistischen Epoche zu machen. Die Ziffern dieser Statistik würden für Irland einen Rückgang schon seit 1785 ergeben, dagegen für England eine Zunahme bis in die 1820er Jahre hinein, die stärker ist als die Zunahme der Bevölkerung, nämlich von 1500 bis 2000 Einheiten in den 1790er Jahren auf 9000 bis 10000 und mehr in den 1820er Jahren, während von da ab die Ziffern geringer werden, so daß also angesichts der rasch wachsenden Bevölkerung eine starke Verminderung der Überlandhausiererei eingetreten sein würde. Die Ziffern siehe in HA, 79 f.

---

[1] Gustaf af Geijerstam, HA, 1.

[2] Th. von Lengenfeldt, Das heutige Rußland (1875), 180 ff.

Für die Tatsache, daß die Hausiererei während der ganzen frühkapitalistischen Epoche eine hervorragende Rolle gespielt hat, sprechen aber genug andere Zeugnisse.

Eines davon ist die hohe Bedeutung, die die Hausiererei in der Volksanschauung jener Zeit offenbar besessen hat. Der Hausierer ist ein in aller früheren Poesie, Überlieferung und bildenden Kunst ständig wiederkehrender, mit großer Liebe behandelter Typus. Das hat mit vielem Verständnis für *Großbritannien* Alexander Tille nachgewiesen[1].

Ein anderes Zeugnis für die weite Verbreitung der Hausiererei in der frühkapitalistischen Epoche bilden die in allen Ländern immer wiederkehrenden Verbote oder doch wenigstens gesetzlichen Einschränkungen dieser Absatzform.

Man findet ein Verzeichnis der auf die Hausiererei bezüglichen Gesetze und Verordnungen bei Rössger, a. a. O. S. 19 (*Brandenburg-Preußen, Churfürstentum Sachsen, Württemberg, Baden, Mecklenburg* u. a.); ferner in H 1, 145 ff.; H 2, 62 ff. 71 f. (*Kurhessen*), H 4, 182 ff. 206 ff. (*Bayern*), 301 ff. (*Oldenburg*); HOe, VIII ff. (*Österreich* im allgemeinen), 216 ff. (*Böhmen*); HA, 10 ff. (*Schweden*), 71 ff. (*England*), 109 ff. (*Schweiz*).

Endlich aber können wir aus der nachweisbaren Verwendung der Hausiererei bei zahlreichen Warengattungen auf ihre Verbreitung schließen.

Zu den Quellen der vorkapitalistischen Zeit, aus der die auf dem Wege der Hausiererei vertriebenen Waren stammten: Handwerksbetriebe, bäuerliche Wirtschaften und die, wie wir annehmen dürfen, um so reichlicher flossen, je höher sich das Wirtschaftsleben entwickelte, kamen in der frühkapitalistischen Epoche einige neue hinzu, die sich als ganz besonders ergiebig erwiesen:

1. die überseeische Einfuhr, namentlich von Genußmitteln,
2. die kapitalistische (oder halbkapitalistische) Industrie.

Aus einer oder mehreren dieser Quellen wurden vornehmlich folgende Gebiete der Hausiererei gespeist, die wir als die wichtigsten jener Zeit erkennen:

1. der Handel mit Kolonialwaren:

Tabak, Tee, Kaffee, Zucker, Gewürze usw. werden während des 17. und namentlich 18. Jahrhunderts auf dem Lande großenteils durch Hausierer feilgeboten. Diese kauften ihre Ware meist bei Amsterdamer und andern Importeuren und setzten sie entweder an Dorfkrämer, wo diese schon bestanden, oder an die letzten Konsumenten direkt ab.

[1] HA, 56 ff.

Siehe für *Deutschland* Joh. Plenge in H 2, 68 ff.; für *Österreich* HOe, IX. In *England* war der sog. tea-trade in Blüte. Noch in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts zogen Hunderte junger Schotten auf diesen Teehandel vor allem nach Lancashire, wo sie Kolonialwaren unter der Industriebevölkerung absetzten. Al. Tille in HA, 69.

2. der Handel mit Kleineisenwaren:

In *England* gingen zahlreiche Hausierer von Sheffield und Birmingham aus. In einem Pamphlet aus dem Jahre 1685 wird als von einer bekannten Einrichtung von „the Sheffield-Man" gesprochen, der „do Travel from one Market-Town to another; and their at some Inn do profer their Wares to sell to the Shopkeepers of the Place". Zit. bei Westerfield, l. c. p. 313. Noch im 19. Jahrhundert bestanden diese Engroshausierer.

In *Deutschland* werden die Erzeugnisse rheinisch-westphälischer Kleineisenindustrie vielfach durch Hausierer vertrieben. So finden wir rheinische Händler ihre Stahlwaren (namentlich Sensen, Sicheln, Messer, Schleifsteine usw.) zu Fuß, zu Pferd, zu Wagen in Schlesien verhökern (18. Jahrhundert). Fritz Flechtner in H 1, 43.

3. der Handel mit Glaswaren:

Die Erzeugnisse der großen *böhmischen* Glasindustrie sind auf dem Wege einer hochentwickelten Hausiererei durch ganz Europa vertrieben worden. Ein lebendiges Bild dieser internationalen Glashausiererei gewähren die Berichte des Georg Franz Kreybich (geb. 1662), der mit seinem 20. Jahre den Wanderhandel beginnt und 30 Reisen ausführt. „Bis darnach sein etliche über Archangel hineingereist und ist viel hundert Tausend Glas hineingeführt worden und in der Erst wollten sie nicht kaufen. Es ist zwar in allen Ländern in der Erst so gewesen, allwo ich gewesen, in Livland, in Schweden, in Dänemark, in England, in Holland, in Preussen, in Kurland, in Polen, Litthauen, in Ungarn, in Siebenbürgen, in der Wallachei, Türkei, in Moldau und allen Orten . . ." Auszug aus seinen Lebensbeschreibungen bei E. Schebek, a. a. O. S. XIX ff.

Dasselbe gilt von der Glasindustrie des *Schwarzwaldes*, deren Erzeugnisse die berühmten Glasträgerkompagnien verhökerten. Gothein, WG. des Schwarzwaldes 1, 845 ff.

4. der Handel mit Galanteriewaren, kleiner Mercerie usw.

Er war so verbreitet, daß die Hausierer vielfach nach ihm „Tabulettkrämer" genannt wurden.

5. der Handel mit Uhren:

Berühmt im *Schwarzwald*: Gothein, WG. des Schwarzwaldes 1, 855 ff.; in den Vereinigten Staaten von *Amerika*: Fr. Gerstäcker, Nordamerikanische Skizzen. Wandernde Krämer. Ausland. 1845. Nr. 310.

6. der Handel mit Textilwaren:

Er war vielleicht der ausgedehnteste Zweig der frühkapitalistischen Hausiererei. Wir begegnen ihm in allen Ländern in den verschiedensten Gestalten.

Der großartige *schwedische* Überlandhandel um die Mitte des 19. Jahrhunderts, den uns Geijerstam (a. a. O. S. 10 ff.), der ebenso bedeutende *russische*, den uns Lengefeldt, a. a. O. S. 180 ff., beschreiben, bestand im wesentlichen aus einem Handel mit Textilwaren (Stoffen, Mützen, Tüchern usw.).

In *Deutschland* wurde die *Bielefelder* und *Ravensburgsche* Leinwand großenteils durch Hausierer, die sog. Hopfers, vertrieben. Rössger, a. a. O. S. 27 f.; ebenso das *schlesische* Leinen: die „Umträger" und „Umträgerweiber" bezogen es entweder von den Webern direkt oder von den Kaufleuten. Manche Kaufleute hatten ihre eigenen „Umträger", die dann nicht für andere tätig sein durften. Siehe den Ausweis des Chr. Benj. Mentzel & Sohn bei Gerstmann, Beiträge zur Kulturgesch Schlesiens, 59. Es gab beeidigte und unbeeidigte Umträgerweiber.

Die im *Voigtlande* erzeugten Halstücher wurden durch „Herumträger" vertrieben, „die inn- und außerhalb Landes solche jedoch auf ihr eigen Risiko hausieren tragen". Bergius, Neues Pol. u. Cam.-Magazin 3 (1777), 173.

Über den Leinwandwanderhandel in *Württemberg* E. Nübling, H 1, 413 ff.; Hausiererei mit Geweben im *Schwarzwalde*: Gothein, WG. des Schwarzwaldes 1, 450. 765.

In *Österreich*, erfahren wir, werden die Hausierer für das platte Land als vielfach unentbehrlich angesehen und deshalb ihr Gewerbe freigegeben. In den Städten war es verboten, aber das Verbot blieb wirkungslos. Die Kaufleute bedienten sich häufig selbst der Hausierer, um „unächt ausgefallene, aus der Mode gekommene" oder sonst schwer anbringliche Waren abzusetzen. Für den kleinen Manufakturisten der Vorstädte aber, der nicht imstande war, dem Kaufmann die üblichen Zahlungsfristen zuzugestehen, bedeutete der Hausierer vielfach die Rettung von dem Preisdruck des befugten Händlers. Vortrag vom 18. März 1771, bei Přibram, Gewerbepolitik, 236.

Aus dem letzten Satze entnehmen wir, daß auch die Detaillisten von Hausierern versorgt wurden. Solche Engroshausierer in Textilwaren gab es auch anderwärts. Vor allem in *England* spielten sie in dem Textilwarenhandel eine große Rolle. Es sind, wie Defoe, Engl. Tradesman. 5. ed. (1745) 2, 300, berichtet: „those travelling tradesman, whom we call Manchester-men, and those who carry Leeds cloth, Kersies and Yorkshire cloths of all sorts, upon horses, all over Britain, who are some of them very considerable dealers and furnish the shopkeepers all over Britain with their goods, without cutting or retaling any thing."

III. Die Bedeutung der Hausiererei

Die Bedeutung der Hausiererei ist groß für die Umbildung des Wirtschaftslebens im kapitalistischen Sinne, sofern sie einerseits marktbildend, andrerseits geistbildend umstürzlerisch wirkt.

1. ihre marktbildende Kraft liegt, wie oft in lobendem und tadelndem Sinne hervorgehoben ist, darin, daß sie nicht nur einen Absatz an Kreise der Bevölkerung ermöglicht, der sonst überhaupt für den Markt verloren wäre, sondern auch darüber hinaus den Absatz ausweitet, indem sie neue Bedürfnisse namentlich nach „Luxusgegenständen", also vom Standpunkt einer einfachen, natürlichen Lebensführung aus betrachtet, „unnützen" Waren wirkt. In unübertroffener Weise hat Justus Möser die Vorgänge in den Seelen der Landleute geschildert, die diese veranlassen, oft wider ihren Willen, zu Käufern der vom Hausierer feilgebotenen Luxuswaren zu werden: „der Packenträger ist der Modekrämer der Landwirtinnen, und verführt sie zu Dingen, woran sie ohne ihn niemals gedacht haben würden" [1]. Aber nicht nur der Dörfler, auch der Klein- und Mittelstädter wurde solcherweise von herumziehenden Händlern zur Ausweitung seines Güterbedarfs erzogen, wie uns das Joh. Plenge für ein süddeutsches Städtchen (Dillenburg) greifbar deutlich vor Augen führt [2], (die Zeit ist die 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts): „Luxusbedürfnisse, die der heimische Handel vernachlässigt, werden von gelegentlich erscheinenden Fremden befriedigt, denen die Behörde das Hausieren gestattet. Ein Fräulein aus Altona kommt für ein paar Tage (nämlich nach Dillenburg) mit billigen englischen Nähnadeln und Zwirn, ein Italiener bringt Landkarten und Kupferstiche. Eine Witwe aus Langensalza hält Nachtlichter und Seifenkugeln feil, ein anderer Italiener Galanteriewaren. Ein Bamberger Jude will mit optischen Waren ein Geschäft machen, ein Franzose mit Regenschirmen. Auswärtige Glashändler tragen ihre gebrechliche Ware herum. Hin und wieder erscheinen Spezereihändler, die ihre billige Ware aus Amsterdam beziehen" usw.

Wenn wir diese Tatsachen ohne moralisierende Tendenz in ihrer entwicklungsgeschichtlichen Bedeutung zu würdigen versuchen, so besagen sie: daß durch die Tätigkeit des Hausierers der Markt für zahlreiche Gegenstände ausgeweitet, deren Erzeugung und Handel im Großen, das heißt in diesem Falle in kapitalistischer Form, also ermöglicht oder vorbereitet wurde.

---

[1] Patriotische Phantasien 1, 220 f. [2] H 2, 70.

2. die geistbildende Kraft der Hausiererei erblicke ich darin, daß die Absatzform zunächst ihrem inneren Wesen nach dazu angetan war, die traditionalistisch-statische Wirtschaftsgesinnung des vorkapitalistischen Menschen zu revolutionieren. Wenn wir den Hausierer mit dem Markt- oder Meßbesucher oder mit dem seßhaften Detailhändler vergleichen, so unterscheidet er sich von diesen offenbar dadurch, daß er den Kunden aufsucht, ihn angreift, wie man sagen könnte, sich also in dem Verhältnis zum Käufer aktiv verhält, während die andern Vertreter des vorkapitalistischen Handels passiv bleiben. Der Hausierer kann auch nicht im gleichen Maße wie die andern Händlertypen das Ideal der „Nahrung" in sich entwickeln; ebensowenig wie er sich der Anpreisung seiner Waren enthalten kann. Er muß auch viel mehr als jene über die Zweckmäßigkeit des Warenabsatzes nachdenken, also den ökonomischen Rationalismus in sich ausbilden. In allen Zeiten statisch-traditionalistischer Wirtschaftsgesinnung, also bis tief in die frühkapitalistische Epoche hinein, ist deshalb auch der Hausierer immer als „Störer der Nahrung" von den handwerkerlich denkenden Menschen empfunden worden und demgemäß behandelt. Wer sich die Mühe nimmt, die lange Reihe der oben (Seite 445) angeführten Gesetze und Verordnungen durchzulesen, wird immer wieder diesem Bedenken begegnen: die Hausiererei ist wenn möglich zu verbieten, weil sie die „Nahrung" der angesessenen Krämer beeinträchtigt.

Zu diesem Grunde, die Hausiererei zu bekämpfen, gesellte sich dann freilich im Zeitalter der merkantilistischen Politik noch ein anderer: man wollte sie einschränken, weil sie vielfach Waren aus dem Auslande vertrieb und also gegen den merkantilistischen Grundsatz verstieß: möglichst wenig Geld für fremde (Luxus)-waren aus dem Lande gehen zu lassen. In der Tat scheint ein großer Teil der Hausierer namentlich im 17. und 18. Jahrhundert aus Fremden bestanden zu haben. Fremden, nicht nur im Sinne des deutschen Kleinstaats, sondern auch Fremden im Sinne anderer Nationalitäten. Gegen die „Landläufer, Friauler, Spacecamin und Franzosen" wettert Joh. Joach. Becher. „Mehrenteils Ausländer" sind die Hausierer nach der Meinung Justus Mösers[1]. „Parthierer (ausländische), Hausierer, Landstreicher und Störer werden insgemein diejenigen Krämer und auswärtigen Kaufleute genannt, welche allerhand fremde Waren

[1] Patr. Phantasien 1, 221.

von Haus zu Haus tragen und verkaufen. Dergleichen gemeiniglich aus Italien, Frankreich und den Niederlanden auf deutschen Boden kommen“ [1].

Vor allem vielen Schotten begegnen wir als Hausierern in *Deutschland*[2], in *Österreich*[3], in *Polen*[4]; in *Süddeutschland* vielen Italienern (Savoyarden)[5].

Dieser Umstand aber, daß soviel Fremde die Hausiererei betrieben, ist die andere Ursache, weshalb diese die Wirtschaftsgesinnung zu revolutionieren geeignet war. Alles, was ich über den Einfluß des Fremden auf die Herausbildung des neuen Geistes früher ausgeführt habe, müssen wir uns hier in Erinnerung bringen.

Aber noch mehr: die Hausiererei war nicht nur ein Feld für die Betätigung Fremder: sie ist auch in weitestem Umfange von den Juden betrieben worden. Das ist es, was uns die Quellen übereinstimmend bestätigen: Hausierer sind großenteils Juden und Juden sind großenteils Hausierer; häufig nur als solche konnten sie in das Gefüge des europäischen Wirtschaftslebens eindringen.

Ende des 18. Jahrhunderts sind von den *Hamburger* „hochteutschen“ Juden von 785 Gewerbetreibenden

72 Kaufleute
278 „Handelnde“
130 „Schacher- und Hausierjuden“.

Nach einer Aufstellung im Staats-Arch. M. Grunwald, Portugiesengräber auf deutscher Erde (1902), 13.

Wir begegnen zahlreichen Juden unter den Hausierern
in *Berlin*: Kab.O. vom 18. Juli 1750, Acta bor. Seidenindustrie. Bd. I, Nr. 22;
„ *Augsburg* (18. Jahrhundert): Gesch. der Juden in der Reichsstadt A. (1803), 33 ff.;
„ *Kurhessen* (17. Jahrhundert): H 1, 148 f. 154 f.
„ *Baden*: Gothein, WG. des Schwarzwaldes 1, 435. 561. 717;
im *Westerwald* (18. Jahrhundert): H 2, 68. 69. 71. 72;
„ Amtsbezirk *Donaueschingen* (17. Jahrhundert, „fast ausschließlich“): H 4, 206;

---

[1] Allgem. Schatzkammer 3 (1742), 712.

[2] Siehe z. B. Moritz Jaffé, Die Stadt Posen usw., in den Schriften d. Ver. f. SP. 119 II, 12 und die dort angeführte Literatur, und vgl. Band I S. 890 f.

[3] HOe, IX.

[4] HA, 6 f.

[5] Siehe Gothein, WG. des Schwarzwaldes, unter dem Stichwort „Italien“.

in *Killerthal* (18. Jahrhundert, H. aus Schacherhandel der Juden entwickelt): H 4, 246;
„ *Österreich*: HOe, XII f. (Oe im allgemeinen);
„ *Böhmen*: HOe, 217;
„ *Schweden*: HA, 10;
„ der *Westschweiz*: HA, 154;
„ *Frankreich* (im 18. Jahrhundert): M. Maignal, La question juive en France en 1789 (1903), 86 f.

Eine besonders große Rolle haben die jüdischen Hausierer in den Vereinigten Staaten von *Amerika* gespielt, deren frühe Judaisierung nicht zuletzt jenen herumziehenden Händlern zu danken ist. „Von allen wandernden Krämern in ganz Amerika sind kaum 1/20 Christen", schreibt Fr. Gerstäcker in seinen ungemein lehrreichen Schilderungen amerikanischer Zustände im „Ausland". 1845.

Es braucht nicht erst im einzelnen nachgewiesen zu werden, welche weittragende Bedeutung das starke Überwiegen der Juden im Hausierhandel für die Umbildung der Wirtschaftsgesinnung haben mußte, nach dem, was ich über die Stellung der Juden zum Wirtschaftsleben im 62. Kapitel des 1. Bandes und an andern Stellen ausgeführt habe. Daß sie als echter Sauerteig wirkten wie überall, wo sie auftraten, so auch hier im Rahmen der Hausiererei, wird uns oft genug bestätigt. Besonders treffend kennzeichnet die eigentümliche Rolle, die die Juden im Hausierhandel spielten wieder Joh. Plenge[1], wenn er folgendes über ihre Wirksamkeit berichtet: „Im 18. Jahrhundert sind sie rührig, dem auf dem Lande erwachenden Luxusbedürfnis im Handel mit Tabak, Tee, Kaffee und Zucker, mit Mode- und Ellenwaren, so gut es unter all den Schwierigkeiten und Verboten gehen will, entgegenzukommen und streifen mit ihren Knechten das ganze Land ab. Viele haben gleichzeitig in der Stadt einen stehenden Handel. Die christlichen Kaufleute der Kleinstadt sind selten von dem altbewährten Schlendrian abgewichen . . ."

[1] H 2, 69.

Neunundzwanzigstes Kapitel

Der seßhafte Detailhandel

I. Die räumliche Verbreitung der Detailhandelsgeschäfte

Von den drei Fragen, die uns an der Organisation eines ständigen Absatzes an letzte Konsumenten, das heißt also an dem seßhaften Detailhandel vornehmlich interessieren: wieviel Detailhandelsgeschäfte gab es und wo lagen sie? was wurde in ihnen feilgeboten? wie wurde es feilgeboten?, ist die erste angesichts des völligen Mangels einer auch nur einigermaßen umfassenden Statistik für die Vergangenheit am schwersten zu beantworten. Immerhin können wir uns, wenn wir auch auf eine ziffernmäßige Erfassung der einzelnen Geschäfte verzichten müssen, an der Hand von allerhand mittelbaren und unmittelbaren Zeugnissen folgende ungefähre Vorstellung von der Menge der Detailhandelsgeschäfte und ihrer örtlichen Verteilung während der frühkapitalistischen Epoche machen:

1. in den Ländern West- und Mitteleuropas besaß am Ende des 18. Jahrhunderts mindestens jede Landstadt, besaßen wohl aber auch schon die meisten Dörfer Detailhandelsgeschäfte.

Dieses berichtet uns für *England* Defoe (Tradesman [1727], 334) mit den ausdrücklichen Worten: „there are shopkeepers in every village or at least in every considerable market-town."

Auch für *Deutschland* wird man einen ähnlichen Zustand annehmen dürfen. So heißt es bei Krünitz (Enc. XLVI, 752): „Es hat mit den Dorf- oder Landkrämern fast eben dieselbe Bewandtnis wie mit den Dorfhandwerkern. Die Krämerey ist eigentlich eine Stadtnahrung und gehört also in die Städte: weil es aber doch den Landleuten und Bauern sehr beschwerlich fallen würde, wenn sie wegen der kleinen Waren, die sie in der Haushaltung und Wirtschaft beständig nöthig haben, nach der Stadt laufen sollten, so verstattet man auch, daß verschiedene Krämer, welches aber nur Höker sind, auf den Dörfern unter gewissen Einschränkungen wohnen dürfen." Folgt eine genauere Beschreibung der schlesischen „Einrichtungen".

Über den Kampf der Dörfer um das Recht zur Krämerei auf dem Westerwalde im 18. Jahrhundert berichtet Joh. Plenge in den

Schr. d. V. f. Soz.-Pol. 78, 67 ff. Vgl. auch noch Just. Möser in den Patr. Phant. 2, 175: „Hundert Leute haben sich auf dem Lande niedergelassen und die Krämerey ergriffen, ohne sie jemals erlernt zu haben" usw.

2. in den größeren Städten und namentlich in den wenigen Großstädten hatte sich mittlerweile der Detailhandel rasch und beträchtlich ausgedehnt.

Ihre besondere Entwicklung hatten auch auf diesem Gebiete Paris und London, auf die wir immer blicken müssen, wenn wir die höchsten Formen der wirtschaftlichen Organisation erkennen wollen.

Paris hatten wir ja schon im Mittelalter voller Detailhändler gefunden. Im 16. Jahrhundert versichert uns ein zweifellos guter Beobachter, daß die Straßen voll von Läden seien und daß es eine unermeßliche Schar reichster Kaufleute (gemeint sind aber wohl Großkaufleute) in sich berge: „Ha molte belle strade, piene tutte di tante botthege e si piene che è una meraviglia. Ha infiniti mercatanti richissimi." Bericht des Andrea Navgero an den Dogen (1528), in den Rel. der venet. Ges. Vol. I. Aber der große Aufschwung fällt doch erst in das 17. Jahrhundert, in dem, wie wir wissen, Paris eine völlig neue, viel prächtigere Gestalt annahm und sich zu der ersten modernen Großstadt entfaltete, die es am Ende des 18. Jahrhunderts zweifellos ist.

Einen ähnlich raschen Aufschwung wie Paris nahm im 17. Jahrhundert *London*. Wir vernehmen von einer sehr starken Vermehrung der Luxuswarenläden in der zweiten Hälfte jenes Jahrhunderts, vor allem in der Restaurationszeit. Während im Jahre 1663 die Zahl der Seidenwarenhandlungen (mercers) nicht mehr als 50—60 betragen habe, meint unser Gewährsmann (Defoe, Tradesman; 5. ed. Ch. LI), seien ihrer am Ende des Jahrhunderts 300—400 in London gewesen. Ebenso hätten sich in dieser Zeit die Leinwandhandlungen (Linendrapers) „unheimlich (monstrously) vermehrt". Wir brauchen diese Ziffern nicht zu glauben und können das Beiwort „unheimlich" übertrieben finden: für die Tatsache einer beträchtlichen Vermehrung der Detailhandlungen und namentlich der Luxuswarengeschäfte ist dieses Zeugnis eines der besten Sachkenner beweiskräftig genug.

In *Berlin* gibt es im Anfang des 19. Jahrhunderts etwa 1000 Händler, zu gleichen Teilen etwa der Tuch- und Seidenhandlung und der Spezerei- und Materialhandlung angehörig. Die Zahl besagt uns aber wenig, weil offenbar Engros- und Endetailhändler zusammengeworfen sind. Siehe die „von den Gilde-Dienern F. W. Arendt und Abr. Ch. Rousset herausgegebenen Verzeichnisse ... der gegenwärtigen Älter-Männer" usw. usw. 1801 ff.

3. im Ganzen, wird man annehmen müssen, hatte sich die Zahl der Detailgeschäfte bis zum Ende der frühkapitalistischen Epoche stark und gewiß rascher als die Bevölkerung vermehrt. Wir dürfen das aus dem Gange der wirtschaftlichen Entwicklung, den wir im weiteren Verlauf dieser Darstellung noch genauer verfolgen werden, schließen. Wir besitzen aber auch außer den

vorher schon erwähnten eine Reihe weiterer Zeugnisse und Anzeichen, die die Richtigkeit dieser Annahme bestätigen.

So schreibt ein gewiß sachkundiger Beobachter am Ende des 18. Jahrhunderts, Just. Möser (in den Patr. Phant. 1, 21): „Man lasse sich die Rollen von unsern Handwerkern seit hundert Jahren zeigen. Die Krämer haben sich geradezu dreyfach vermehrt, und die Handwerker unter der Hälfte verloren. Der Eisenkram hat den Kleinschmied; der Bureau- und Stuhlkram den Tischler; der Tuchhandel den Tuchmacher; der Goldkram den Bortenwirker; der goldene, härene, gelbe und weiße Knopf den Knopfmacher und Gelbgießer verdorben. Und kann man sich eine Sache gedenken, womit der Krämer jetzt nicht heimlich oder öffentlich handelt? Lauert er nicht auf alle Gelegenheiten und Thorheiten, um etwas neues, wunderbares und fremdes einzuführen?"

II. Die Gruppierung der Waren im Laden

1. Die Gemischtwarenhandlung

Aus dem Mittelalter war ein einziger Typ des Detailhandelsgeschäftes überkommen, in dem dieses noch völlig ungegliedert, „undifferenziert" erscheint: der „Laden", die Gemischtwarenhandlung, in der alles feilgeboten wurde, was überhaupt an Waren in den Kleinhandel kam. Wir sahen[1], daß selbst noch in dem *Paris* des 15. Jahrhunderts die drei großen Warengruppen: mercerie, quincaillerie und epiceries in einem und demselben Geschäft zusammenflossen. Genau dieselben Zustände treffen wir in andern Großstädten während des Mittelalters an, z. B. in *London*. Auch hier gab es die eine Gattung von Detailhandelsgeschäften, die alle merx minuta führten (weshalb ihre Inhaber Merciers oder Mercers heißen), zu der ebensowohl Ellenware wie Pfundware gehörten[2]. Wenn aber die Detailhandelsgeschäfte in den beiden größten Städten des Mittelalters solcherweise undifferenziert waren, so versteht es sich von selbst, daß die kleineren Orte nur denselben Typus aufzuweisen hatten. Und dieser Typus des „Ladens" war es also, den wir am Schlusse des Mittelalters allein entwickelt finden.

Dieser Typus bleibt nun aber während der ganzen frühkapitalistischen Epoche bestehen: eine lange Zeit hindurch begegnen wir ihm selbst noch in größeren Provinzstädten, dann weicht er immer mehr und mehr zurück, bis er schließlich in den kleinen

[1] Bd. I Seite 281 f.
[2] Herbert, Hist. of the twelve Livery Comp. 1, 230 ff.

Städten und auf dem platten Lande sich allein noch findet. Es versteht sich, daß diese Entwicklung sich nicht überall gleichmäßig rasch vollzogen hat, und daß wir auch nicht den Zeitpunkt angeben können, in dem die einzelnen Punkte erreicht worden sind. Nur für den Gesamtverlauf gilt das Gesagte.

Wie zäh sich der Typ der Gemischtwaren-Handlung selbst in größeren Städten erhielt, erweisen folgende Beispiele.

In *Frankfurt a. M.* handelt Ende des 17. Jahrhunderts Seligmann, Judt zur güldenen Crone — laut Visitation von 1694 — „mit Leinentuch, Garn und Käß"; in seiner Inventur aber finden sich u. a.: 228 Stück Käse, 2 Tonnen Häringe, 1 Faß mit kleinen Rosinen, 1 Faß 1/2 voll Honig, 1 kleines mit Honig, 2 Fässer mit Essig, 2 dito mit Öl, 1 großer Topf mit Baumöl, 1 Schachtel mit Safranblüthen, 1 dgl. mit Senf, allerhand Gewürz;

80 Ellen Leinentuch, 1 Stück ungebleicht leinen Tuch, 1 Stück Zwillich, 19 Pack Garn, 75 Pfd. Garn, 1 Kistchen mit Schnüren, 31 Pack leinene Schnüre, 1 1/2 Pfd. Baumwolle;

12 Stück Einfaßleder, 22 Pack Stecknadeln, 1 Fäßchen mit schwartzer Seife, 26 Stück harte Seife, 1/2 Schachtel Mastix und Leim, 3 gebund Leim, 7 Pfd. Weinspan, 1 1/2 Ballen Papier, 16 Riess weiß Schreibpapier, 108 Pack Carten. Allerhand Reste Cramwahren. Schnapper-Arndt, Jüdische Intérieurs zu Ende des 17. Jahrhunderts, in der Zeitschr. f. d. Gesch. d. Judentums in Deutschland 2 (1887), 189 f.

Daß ein solches Sammelsurium von Waren sich aber nicht nur in dem Kramladen eines Juden fand, die nach dem Zeugnis der Glückel von Hameln „von allem gern etwas naschten", bezeugen Inventare christlicher Kaufleute; wie etwa das eines mercier in Poitiers vom Ende des 18. Jahrhunderts, der folgende Artikel führte: vêtements et tissus de laine, de coton, de soie, toques (Hauben), chaussettes, bas, rubans, crochets (Haken), mailles, épingles, aiguilles, fil d'archal et fil de fer, peaux de couleur, boutons de fil, chapeaux de castor, cordons, baudriers (Wehrgehänge), pelleterie, épicerie, quincaillerie (Kurzwaren), bimbeloterie (Galanteriewaren). Belege bei P. Boissonnade, Essai sur l'org. du trav. en Poitou 1, 287.

Es ist wahrscheinlich, daß sich in den genannten Städten um jene Zeit neben diesen Gemischtwarenhandlungen schon Detailgeschäfte anderer Art entwickelt hatten, so daß jene auch noch bestanden.

In Kleinstädten und auf dem Lande jedoch blieb der „Laden" während der ganzen frühkapitalistischen Epoche (wie ja in verkehrsfernen Gegenden bis heutzutage) der einzige Typus des Detailhandelsgeschäfts. Das ist der Country-Grocer, wie ihn uns Defoe (Tradesman [1727], 331) beschreibt; wie er uns als „Dorfkrämer" in Deutschland entgegentritt. Siehe z. B. Krünitz, s. v. Krämer.

Diese dörflich-kleinstädtische Gemischtwarenhandlung unterscheidet sich von dem Laden des alten Mercier nur in einem, freilich wesentlichen Punkte: sie ist verarmt. Sie enthält nicht mehr Waren aller

Art, sondern nur noch die billige Ware, die der Bauer oder der Kleinstädter kauft. Alle Qualitäts-, alle Luxusware ist aus ihr entfernt. Damit erscheint sie uns aber schon als ein Erzeugnis des Differenzierungsprozesses, den der Detailhandel während der frühkapitalistischen Epoche durchmacht, und den wir uns nun genauer ansehen müssen.

2. Die Entstehung des Branchengeschäftes

Die Zerteilung (Differenzierung) der alten Gemischtwarenhandlung in eine Reihe von Sonderhandlungen, die ich Branchengeschäfte nenne, ist der eigentliche Inhalt der Geschichte des Detailhandels während der frühkapitalistischen Epoche. Dieser Differenzierungsprozeß setzt, soviel wir zu erkennen vermögen, während des 15. Jahrhunderts in den großen Städten ein: in *London* unter Heinrich VI. etwa[1], und ist in diesen (*Paris*[2]) gegen das Ende des 17. Jahrhunderts, in den übrigen größeren (*Wien*[3]) und wohl auch mittleren Städten (*Breslau*[4]) jedenfalls beim Beginn der hochkapitalistischen Entwicklung ebenfalls vollendet.

Die Branchen aber wurden gebildet, wie sie bei dem noch durchaus handwerksmäßig-statisch-traditionalistisch ausgerichteten Handel jener Zeit gebildet werden mußten: nach den Anforderungen der technischen Behandlung der einzelnen Warengattung: in einem Laden wurden diejenigen Gebrauchsgüter zusammengebracht, die sich „vertrugen", das heißt bei der Aufbewahrung und beim Verkauf nicht gegenseitig störten, die dieselben Räumlichkeiten, dieselben Vorrichtungen, dieselben Werkzeuge beim Vertriebe erheischen und zu deren Verschleißung eine Summe bestimmter Kenntnisse vorausgesetzt wurden: wir werden später sehen, wie sich Hand in Hand mit dem Branchengeschäft der Branchen-Kaufmann entwickelte.

So ergeben sich zunächst zwei große Gruppen von Waren, die man besonderen Branchen zuwies: wie sie in dem Augsburger Ratsdekret vom 23. 8. 1791 bezeichnet werden: die Gruppe des „Auswiegens" und die Gruppe des „Ausschneidens" oder wie man sie anderwärts nannte: die „Pfundwaren" und die „Ellen-

---

[1] W. Herbert, l. c. 1, 230 ff.

[2] Siehe das unten auf Seite 458 mitgeteilte Verzeichnis der Pariser Detailhandelsgeschäfte im Jahre 1692.

[3] Siehe das Hofdekret von 1794 bei Kropatschek, Österr. Ges. 2, 544 ff.

[4] Nach den Ermittlungen von W. Borgius, Wandlungen a. a. O.

waren“: noch im Anfang des 19. Jahrhunderts zerfiel der gesamte *Berliner* Handel organisatorisch in nur diese zwei großen Gruppen. Neben sie trat dann aber frühzeitig eine dritte Hauptgruppe, die alle diejenigen Waren umschloß, die weder nach Gewicht noch nach Maß, sondern die nach der Stückzahl verkauft wurden: wie Eisenwaren, Glaswaren, Galanteriewaren usw., die man unter dem Begriffe der „Quincaillerie“ (im weitesten Sinne) zusammenfassen kann. Und endlich wurden unabhängig von ihrer ursprünglichen Beschaffenheit als Einheit angesehen die Altwaren, die in der früheren Zeit, bei den so viel längeren Abnutzungsperioden aller gewerblichen Erzeugnisse, eine erheblich größere Rolle spielten als heute[1]. Es ergaben sich also folgende vier Hauptgruppen von Waren, die in ebensoviel Hauptbranchen detailliert wurden:

1. Pfundwaren = Epicerie;
2. Ellen- oder Schnittwaren = Mercerie;
3. Stückwaren = Quincaillerie;
4. Altwaren = Friperie.

Diese Hauptbranchen, wenigsten die ersten drei, zerfielen dann nun wieder in verschieden viel Unterbranchen, je nach dem Entwicklungsgrade des Verkehrs. Das Prinzip, nach dem diese Unterbranchen gebildet wurden, war in den meisten Fällen das der Herkunft der Ware: dem Orte nach: Ausland, Inland, besondere Produktionsstätten: Chinawaren, italienische Waren, Mailänder Waren (die englischen Milleners, ursprünglich), Nürnberger Waren; oder dem Produktionszweige nach: Wollwaren, Seidenwaren, Baumwollwaren, Leinenwaren, Wirkwaren, Eisenwaren, Glaswaren usw.

Wie sich nun nach diesen Einteilungsprinzipien in Wirklichkeit die einzelnen Arten von Detailhandelsgeschäften herausbildeten und in einer Großstadt, wo sie alle zur Entfaltung kamen, nebeneinander bestanden, werden wir am deutlichsten zu erkennen vermögen, wenn ich im Folgenden einen Überblick gebe über die in einigen Hauptstädten tatsächlich am Ende der frühkapitalistischen Epoche nachweisbaren Detailhandelsgeschäfte. Dieser Überblick zeigt, daß sich — trotz Abweichungen im einzelnen — die Gruppierung doch offenbar nach denselben Grundsätzen überall gleich vollzogen hat. Die Ziffern für *London* und *Wien*

[1] Den besten Aufschluß über die Organisation des Altwarenhandels gibt der Artikel ‚Frippier‘ im Dict. de Comm. 2, 174.

sind aus verschiedenen indirekten Quellen zusammengetragen, die für *Paris* habe ich dem oben Seite 425 genannten Adreßbuch entnommen.

Ende des 17. Jahrhunderts finden wir in *Paris* folgende Läden (in der Reihenfolge des Adreßbuchs aufgeführt):

1. Buchhandlungen
2. Kuriositäten, Antiquitäten, Schmuckhandlungen
3. Gold- und Silberwaren, Edelsteine, Perlen (meist Goldschmiede)
4. Waffen und militärische Ausrüstungsgegenstände (meist Produzenten)
5. Kutschen: „il y a plusieurs Selliers Carossiers qui tiennent dans leurs chantiers des Carosses tous faits et des Chaises montées" (also auch Produzenten)
6. Tapisseries et meubles ordinaires: „Marchands-Tapissiers renommez pour les meubles magnifiques"

6a. Altmöbelhandlungen: „tapissiers-fripiers qui vendent et louent toutes sortes de meubles faits"

7. Fleischerläden
8. Fischhandlungen
9. Butter- und Eierläden (wenig)
10. Patisseries und Pannetteries
11. Cabarets
12. Epiceries
13. Marchands Merciers Grossiers „qui vendent des Etoffes de soye et autres petites". Verschiedene Stoffhandlungen („Manufakturwarenläden")
14. „grand nombre de magasins pour les Points et Dentelles zus. mit Lingeries", Hutgarnituren, auch Passementerie (Galons, Boutons d'or etc.)
15. Mercerie et quincaillerie, March. Merciers, Jouailliers, Quincalliers
16. Papierhandlungen
17. March. Bonnetiers
18. Handschuhläden
19. Parfümerieläden
20. Pelzwarenläden
21. Haar- und Perückenläden
22. Glasläden
23. Eisen- und Eisenwaren-(Metall-)Läden
24. Kleider- (alte und neue) Läden
25. Hutläden.

Nach den Angaben bei Savary, Dict., könnte man fast meinen, daß die Differenzierung der Detailhandlungsgeschäfte um jene Zeit in Paris noch weiter vorgeschritten sei. S. zählt allein 20(!) verschiedene Branchen der „Merciers" (s. h. v.) auf. Doch läßt sich nicht deutlich erkennen, ob er Engros- oder Detailhandel meint.

In *London* treffen wir im 18. Jahrhundert folgende Detaillisten an: 1. den Grocer (Kolonialwaren-H.); 2. den Tobacconist; 3. den

Cheesemonger („a Retailer of Cheese, Butter, Eggs, Bacon and Hams"); 4. den Fishmonger; 5. den Chandler (Corn-chandler, Landesprodukten-H.); 5a. den Ship-Chandler (den wir bis vor kurzem noch unter diesem Namen in den deutschen Hansestädten antrafen); 6. den Oil-man (H. mit Öl, Pickles usw.); 7. den Tea-man (Tee-, auch Kaffee-, Schokolade- und Laibzucker-H.); 8. den Mercer (Seidenwaren-H.); 9. den Linendraper (Leinwaren-H.); 10. den Woollendraper (Wollwaren-H.); 11. den Haberdasher (Posamentier-, Schnittwaren-H.); 12. den Hosier (Wirkwaren-H.); 13. den Milliner (Mode-, Putzwaren-H.); 14. den Sales man, der mit neuen und alten, den „old clo' trade", der nur mit alten Kleidern handelt (dieser Altwaren-H., namentlich Altkleider-H., war, wie überall, so auch in England seit altersher vornehmlich in den Händen der Juden: L. Wolf in den Publ. of the Anglo-Jewish Hist. Exhib. 1 [1888], 15); 15. den Button-Seller (Knopf-H.); 16. den Lace-man (Borten- usw. H.); 17. den Thread-man (Faden-H., unterschieden vom Haberdasher, weil er nur mit Faden handelt); 18. den Toy-man (Galanteriewaren-H.); 19. den Stationer (Buch- und Papierwaren-H.); 20. den Ironmonger (Eisenwaren-H.); 21. den Leather-Seller; 22. den Print-Seller (Kupferstich-H.); 23. den Bookseller; 24. den Wood- und Coalmonger; 25. den China-man (H. mit Chinawaren, denen Glas und Steingut sowie Tee angegliedert sind); 26. das Italian Ware-House (in dem allerhand italienische Waren: Seide, Gewürze, Violinsaiten, Weine, Oliven usw. feilgeboten wurden: siehe die von Hogarth gezeichnete Geschäftskarte bei Henry B. Wheatly, Hogarth's London [1909], 248). Zahlreiche dieser verschiedenen Geschäftsarten sind von Defoe irgendwo einmal erwähnt. Siehe namentlich das erste Kapitel des Compl. Engl. Tradesman. Zur Ergänzung dient A general description of all Trades etc. 1747.

Wien (Ende des 18. Jahrhunderts). Einteilung durch Hofdekret vom 11. Juli 1794.

1. der Materialwaren-Handlungsklasse gehören eigentümlich: alle Gattungen Material- und Farbwaren, als Samen, Wurzeln, Kräuter, Hülsen, Rinden, Blätter, Schwämme, Gummi, Harz, Terpentin, Erde, Edel- und andere Steine, Perlen, Versteinerungen, Mineralien, Bergwerkserzeugnisse, chymische Bereitungen, Salze, Geiste, Essenzen, Balsame, Wasser, Liqueurs, destillierte und feine Geruchessige, Limoniensaft, verschiedenes Fett, Fischteere, Wachs, Honig, frische, gedorrte und eingemachte Früchte, Schmelzglas, Elfenbein, Wallroßzähne, Fischbein, Insekten, Eiderdaunen, Naturerzeugnisse, auch alle Gewürze und Spezereiwaren (!) wie auch Schreibrequisiten;
2. der Spezereien-Handlungsklasse dienen zum Hauptgeschäft die Gewürze und Spezereien als: Zucker, Kaffee, Tee, Kakao, Vanille, Schokolade, kandierte Früchte, alle Gattungen Gewürze, Olivenöle, Leinöl, ff. Erd- und Baumfrüchte, Fisch, Käse, Liqueurs, Weine etc,, „zugleich leget sich dieselbe nebst den Schreibrequisiten auch von obigen Materialien die allgemeinen und gangbaren Gattungen bey":

3. die schweren Seidenzeug-Händler;
4. die Kurzwaren-Händler führen neben jenen alle glatten und geringern Seidenwaren;
5. die weißen Waren-Händler sind zur kurzen Warenhandlungsklasse übergetreten und führen mit jenen gemeinschaftlich „nebst allem fertigen Frauenputz und dazu gehörigen Waren als Damentuch, Spitze, Bänder, Schleyer, Handschuhe, Fächer, Blumen etc., auch Mousseline, feine Leinwanden, niederländisches Tischzeug, gestreiften Barchent, Battist etc.“;
6. die incartirte Seiden-Handlungsklasse handelt mit: allen Gattungen Seide, Garn, Bändern, Borden, Knöpfen, Leinwand, seidenen Strümpfen, Baumwolle, Zwirn, Posamentierarbeiten;
7. der Current-Handlungsklasse sind zugeeignet: alle Halbzeuge, Manchester, Zitze, Resch etc.;
8. Galanterie-Handlungsklasse;
8a. Nürnbergerwaren-Handlungsklasse;
9. Hutstepper-Handlungen: führen nebst Hüten auch alle Posamentier- und Knopfmacherarbeiten, wie auch spanische Röhre;
10. Leder-Handlungen: außer Leder alle türkischen Waren;
11. Leinwandhändler: 1781 = 23 (s. u.);
12. Gemischte Vorstadt-Handlungen sind berechtigt, von allen obigen, dem bürgerlichen Handelsstande zuständigen Waren sich diejenigen beyzulegen, welche ihre Lage erfordert und sie dazu Abgang finden“ (549).

Kropatschek, Österr. Gesetze 2, 544 ff.

Außerdem gab es (13.) zwölf Tuchhändler. Aus einem Vertrag der böhm.-österr. Hofkanzlei vom 5. August resp. 30. August 1781: mitgeteilt im Arch. f. österr. Gesch. 86, 146 f., sowie (14.) ebenfalls zwölf „bürgerliche Eisenhändler“. Kropatschek 2, 59 f.

15. Tändler und Trödler: Ordnungen ebenda 2, 443 f.;
16. Händler, „die mit den nötigsten Erfordernissen zum menschlichen Leben Handel treiben, als: Mehl, Salz, Eyer, Butter, Käß, Hülsenfrüchte, Holz, Stroh“ etc., das sind a) die Fragner; b) die Fütterer; c) die Grießler; d) die Käßstecher: Kropatscheck 1, 133 f.

3. Die Anfänge des Bedarfsartikelgeschäfts

Wenn wir das Verzeichnis der Detailhandelsgeschäfte einer Großstadt gegen das Ende der frühkapitalistischen Epoche, wie ich deren im Vorstehenden einige mitgeteilt habe, aufmerksam durchlesen, so werden wir gewahr, daß das Prinzip, auf dem die Einteilung dieser Geschäfte beruht, also das der Gruppierung der Waren nach Branchen, nicht lückenlos durchgeführt ist. Ich denke dabei nicht einmal an diejenigen Geschäfte, die noch (wie in früherer Zeit) mehrere Branchen umfaßten. Ich denke

auch nicht an den jüdischen Altwarenhandel, der seiner Natur nach das Prinzip der Einteilung nach Branchen durchbrach, weil vielfach den Juden gestattet wurde, mit allem zu handeln, was ihnen als Pfand verfallen war[1] und was naturgemäß Waren ganz heterogener Art sein konnten. Ich denke an ein Drittes: daß sich bei einigen Geschäften eine Gruppierung der Waren bemerkbar macht, die auf einem grundsätzlich neuen Prinzip der Anordnung beruht. Dieses neue Prinzip, das der alten branchenmäßigen Einteilung, seinem innersten Wesen nach entgegengesetzt ist, das aus einem ganz und gar neuen Geiste geboren und bestimmt war, die handwerksmäßig-statische Ordnung des Detailhandels in ihren Grundfesten zu erschüttern, dieses ganz und gar revolutionäre Prinzip war die Gruppierung der Waren in einem Laden nach dem Gebrauchszweck, also die Zusammenfassung bestimmter Arten von Gütern unter dem Gesichtspunkt eines bestimmten Bedarfskomplexes. Das auf diese Weise entstehende Detailhandelsgeschäft nenne ich im Gegensatz zum alten Branchengeschäft ein Bedarfsartikelgeschäft.

Wir beobachten nun gegen das Ende der frühkapitalistischen Epoche in den allergrößten Städten — vielleicht nur in *London* und *Paris*? — an drei Stellen Ansätze zu solchen Bedarfsartikelgeschäften. Sie sind sämtlich die Wirkung des rasch sich entwickelnden Luxusbedarfs in den reichen Gesellschaftsschichten, dessen revolutionierenden Einfluß wir hier wieder einmal feststellen können. Die drei in statu nascendi befindlichen Arten von Bedarfsartikelgeschäften, die ich im Sinne habe, sind folgende:

1. das Modewarengeschäft. Es geht aus dem alten Seidengeschäft hervor: in London sind es einige der Mercers, die diese neue Geschäftsform entwickeln. „Der Mercer handelt mit Seiden, Samten, Brokaten und einer unzähligen Menge teurer Kleinigkeiten, die zur Ausschmückung des schönen Geschlechts gehören" (an innumerable Train of expensive Trifles for the ornament of the Fair-Sex)[2].

2. das Luxuswarengeschäft im engeren Sinne, in dem alles feil geboten wurde, was den immer verfeinerter und blasierter werdenden Geschmack der reichen Stutzer und Lebemänner und

[1] Siehe z. B. § 70 der Stättigkeit von 1616 für *Frankfurt a. M.* und vgl. dazu Kracauer, Beitr. z. Gesch. d. Frankfurter Juden im 30jährigen Kriege, in der Zeitschr. f. d. Gesch. d. Juden in Deutschland 3 (1889), 143.

[2] R. Campbell, The London Tradesman (1745), 47.

der Damen der Welt und Halbwelt reizen konnte. Die vereinigenden Momente waren die Kostbarkeit der Gegenstände einerseits, ihre „Überflüssigkeit" andererseits. Dieser Luxuswarenladen ging aus dem Laden des Mercier bijoutier oder joaillier in Frankreich, dem des Toy-man in England hervor. In ihm versinnbildlichte sich in einem gewissen Sinne die raffinierte weibische Kultur des Rokoko. Den höchsten Grad der Vollendung erreichte diese Form der Geschäfte in dem weltberühmten Pariser Petit Dunquerque, dem wir schon öfters begegnet sind und mit dem wir uns in einem andern Zusammenhange zu beschäftigen haben werden.

3. das Wohnungseinrichtungsgeschäft, in dem sich alles bereits zusammenfindet: selbstverständlich nur in allerbesten Qualitäten, was zur Ausschmückung einer Wohnung dient. Teilweise scheinen es die Tapezierer gewesen zu sein, wie in *Paris*, die sich zu solchen Möbelausstattungsgeschäften umwandelten, in denen Tische, Kommoden, alle Arten von Kunsttischlerei (tous les ouvrages d'ébénisterie), Spiegel, Kronleuchter usw. neben den Betten und Polstern, den Vorhängen und Wandteppichen, die sie selber anfertigten, zu finden waren[1]. Teilweise waren es bloße Händler in diesen Dingen, die sie aber ebenfalls in einem Laden vereinigten. Sie verkaufen: Gemälde, Stiche, Kandelaber, Armleuchter, Kronleuchter, Figuren aus Bronze, Marmor, Holz und andern Stoffen, Stutzuhren und Taschenuhren, Cabinets, Schränke, Schubladen, Tische, Guéridons aus Holz und vergoldet, Marmortische und andere Waren und Kuriositäten, die zur Ausschmückung der Wohnung dienen: „marchandises et curiositez propres pour l'ornement des appartemens"[2].

In *London* finden wir ganz ähnliche Geschäfte um dieselbe Zeit. Hier sind es die Luxusmöbeltischler (Cabinet-Makers), die in einem Laden allerhand Einrichtungsgegenstände feilhalten, die sie nur zum Teil selbst gefertigt haben: manche dieser Läden sind so reich ausgestattet, daß sie eher wie Paläste ausschauen (they look more like Palaces)[3]. Daneben gibt es aber auch Ausstattungsmagazine der Tapezierer gerade wie in Paris: manche von ihnen, die Upholders, sind große Ladeninhaber, die stets eine Fülle fertiger Waren zum Verkauf daliegen haben[4].

[1] Artikel ‚Tapissier' in der Enc. méth. Manuf. 2, 219 ff.
[2] Savary, Dict. de Comm. 2, 714.
[3] General Description of all Trades (1747), 47.
[4] Gener. Descr. p. 215.

Aber es bleiben doch nur Ansätze. Im großen Ganzen gehört das Bedarfsartikelgeschäft ebenso sehr der hochkapitalistischen Epoche an und kennzeichnet diese wie das Branchengeschäft dem Detailhandel der frühkapitalistischen Epoche sein Gepräge gibt.

III. Die Art der Darbietung

1. Die Behandlung der Kunden

Will man sich eine Vorstellung von dem Tone machen, auf den das Treiben in einem Detailhandelsgeschäft der frühkapitalistischen Epoche durchgehends abgestimmt war, so muß man sich in einem altrennomierten, nicht allzu großen Wiener Laden umschauen und umhören, in dem es noch heute ungefähr so zugeht, wie ich mir denke, daß es in den früheren Jahrhunderten überall in den Detailhandelsgeschäften zugegangen ist.

Es herrschte ein durchaus persönlich gefärbtes Verhältnis zwischen dem Verkäufer oder den Verkäufern und der Kundschaft. Man war bekannt und wurde als Bekannter beim Eintritt mit den Worten begrüßt: „Euer Gnaden haben uns lang nicht mit Ihrem Besuch beehrt . . .“ Es war in der Tat ein Besuch, bei dessen Gelegenheit man Einkäufe machte oder einmal auch nicht machte. Man redete über dies und das, auch über die Ware, die man begehrte. Der Prinzipal mit den Kunden, die Kunden unter sich. Zumal die eleganten Luxusgeschäfte, wie wir sie in Paris und London seit dem 17. Jahrhundert sich vermehren sehen, dienten als ein beliebter Treffpunkt für die elegante Welt, die froh war, ein Stündchen des Tages hier mit Plaudern, mit dem Anschauen der eingetroffenen Neuigkeiten, auch mit dem Einkauf dieses oder jenes Stücks verbringen zu können. Wie heute noch etwa bei beliebten Kunstauktionen. Man kennt die zahlreichen Abbildungen, die uns das mondäne Treiben in der Galerie de Palais in Paris veranschaulichen[1].

Diese verwöhnte Kundschaft geschickt zu behandeln: das war die schwere Kunst des gehobenen Detailhändlers, der sich nicht allein mit dem rein handwerksmäßigen Auswiegen oder Ausschneiden begnügen wollte. Und alle Kaufmannsbücher des 17. und 18. Jahrhunderts, die dem Detailkaufmann gute Lehren geben, bemühen sich vor allem, ihm einzuschärfen, daß sie die Kunden je nach ihrer Eigenart zu behandeln lernen müssen. Man

[1] Siehe z. B. die Abbildungen bei P. Lacroix, XVIII. siècle. Institutions, usages et costumes (1875), 232 ff.

unterschied geradezu die Talente, je nachdem sie sich mehr zum Verkehr mit Herren oder mehr mit Damen eigneten: jene sollten Tuchhändler (draper), diese Seidenwarenhändler (mercer) werden. Jeden einzelnen Kunden soll der Händler sich anschauen und danach sein Verhalten einrichten, danach übrigens auch — auf diesen Punkt habe ich schon früher als ich von der persönlichen Note sprach, den die Preisbildung trug, hingewiesen: siehe oben Seite 200 f. — besondere Preise machen. Wenn irgend möglich, soll der Prinzipal in eigener Person wenigstens die bessere Kundschaft bedienen.

Die persönlichen Beziehungen zwischen Verkäufer und Käufer im Laden zu pflegen, ist zum Beispiel im Compleat English Tradesman der immer wiederholte Rat, den sein Verfasser dem Krämer erteilt: „Customers love to see the Master's face in the shop and to go to a shop where they are sure to find him at home; when he don't sell, or cannot take the price offer'd, yet the customers are not disoblig'd and if they do not deal now, they may another time; if they do deal, the master generally gets a better price for his goods than a servant can, besides which he is sure to give better content; for the customers always think they buy cheaper of the master then of a journeyman." Defoe (1727), 47. Vgl. p. 251 ff.

In diesem Bestreben, den persönlichen Wünschen des Kunden gerecht zu werden, erschöpfte sich die Kunst des frühkapitalistischen Kaufmanns, sein Geschäft zu Ansehen zu bringen; sie mußte alles das ersetzen, was heute die Reklame leistet, die immer einen durchaus unpersönlichen Zug trägt. Daß hierbei der Kaufmann der späteren Zeit auch oft schon — die Zeiten begannen sich zu wandeln, die ersten Anzeichen der Reklame, wie wir an anderer Stelle sahen, machten sich bemerkbar! — zu scharfen Mitteln griff, wissen uns die Zeitgenossen zu berichten. Montesquieu mußte, als er dem Palais de Justice einen Besuch abstatten wollte, „an einer unermeßlichen Schar von jungen Verkäuferinnen vorbei, die ihn mit schmeichlerischen Stimmen heranzulocken bemüht waren". Auch hier blieb der persönliche Grundton derselbe.

Und in dieses Bild paßt dann auch die Verteilung der künstlerisch-liebevoll ausgestatteten Geschäftskarten, von denen ich schon erzählt habe. Passen aber auch die individuellen Firmenschilder, die, wie wir sahen, selbst in den Großstädten bis ins 18. Jahrhundert hinein die einzige Bezeichnung der Geschäfte waren[1]. Sie bedeuten ja vielmehr eine Erinnerung für Bekannte als eine Ortsbestimmung für Fremde.

[1] Siehe das auf Seite 402 f. darüber Gesagte

2. Die Ausstattung der Läden

Ursprünglich hatte man an eine Aufmachung der Läden, die dem Publikum seinen Aufenthalt verschönte und die Waren zu besserer Geltung brachte, überhaupt nicht gedacht. Erst als sich die Luxuswarengeschäfte entwickelten, ging man dazu über, auch der Ausstattung der Läden eine größere Sorgfalt zu widmen. Und einzelne dieser Geschäfte waren wohl schon am Ende der frühkapitalistischen Epoche zu eleganten Räumlichkeiten umgewandelt worden. So hören wir von dem uns nun schon bekannten „Petit Dunkerque" in Paris, daß es „nichts Glänzenderes als diesen Laden gab": rien n'est plus brillant à l'œil que cette boutique, die Voltaire, als er das letzte Mal in Paris war, mit seinem Besuch beehrte: „Er lächelte über alle diese Schöpfungen des Luxus; er bemerkte, glaube ich, eine gewisse Ähnlichkeit zwischen diesen glitzernden Bijoux und seinem Stil", fügt Mercier dem wir diesen Bericht verdanken, hinzu. Und Defoe klagt über die zunehmende „Verschwendung" der Kaufleute bei der Aussstattung ihrer Läden.

Aber wenn wir lesen, was Defoe schon für Verschwendung hielt, und wenn wir die Abbildungen der Läden jener Zeit uns ansehen, so empfangen wir doch den Eindruck, daß es dem Geist der früheren Jahrhunderte noch durchaus fern lag, die Umgebung, wo die Waren feilgeboten wurden, allzu prächtig auszustatten. Das „In Schönheit kaufen" ist erst eine Devise der neuesten Zeit (übrigens auch nur in Deutschland) geworden.

Eine Verbesserung der Läden trat jedoch ein, als in den Großstädten viele Geschäfte, namentlich die Manufakturwarenhändler, ihre Verkaufstätten aus den engen Straßen der City in die luftigeren Straßen der neuentstehenden eleganten Vororte verlegten. Diese Umsiedlung können wir genau verfolgen bei den *Pariser* Merciers[1], bei denen sie schon im 16. Jahrhundert begann, und bei den *Londoner* Mercers[2], bei denen sie in die zweite Hälfte des 17. Jahrhunderts fällt.

Eine Eigenart mancher Städte blieb es, daß die Händler Verkaufsstände nicht nur in den Straßen der Stadt, sondern auch in Buden hatten, die an einem Orte nach Art der Marktbuden zusammenlagen. So treffen wir die Pariser Merciers noch

[1] Vidal Duru, l, c. p. 187 f.

[2] Siehe die Darstellung (auf Grund der zeitgenössischen Berichte) in meinem ‚Luxus', S. 154 ff.

im 18. Jahrhundert in der Galerie du Palais: de Justice bis 1781, royal seit 1782 an, die der venetianische Gesandte Lippomanno mit der Merceria in Venedig vergleicht, die wir uns aber, da sie gedeckt war, eher etwa wie die Verkaufskolonaden in einem eleganten Badeorte (Wiesbaden!) vorstellen müssen.

Diese doppelten Verkaufsstände erinnerten an Zeiten, in denen der Detailhandel noch nicht völlig seßhaft gewesen war, sondern sich in Markt- und Meßbuden abgespielt hatte, soweit er nicht als Hausierhandel betrieben wurde. Von dieser Form der Absatzorganisation, die in der frühkapitalistischen Epoche ebenfalls noch eine weitverbreitete geblieben war, müssen wir uns nunmehr im folgenden Kapitel noch etwas genauere Kenntnis verschaffen.

Dreißigstes Kapitel

Der Handel auf Märkten und Messen

I. Das Wesen des Absatzes auf Märkten und Messen

Es ist oft und überzeugend nachgewiesen worden, daß der Güterabsatz auf Märkten und Messen, also an dritten Orten, an denen sich Verkäufer und Käufer zu festgesetzten Zeiten — periodisch — treffen, um in Gegenwart der Warenpartie durch persönliche Rücksprache den Kaufvertrag abzuschließen, seinem Wesen nach frühen, das heißt unentwickelten Handelsverhältnissen angemessen sei. Drei Umstände vor allem sind es, die diese Eignung begründen:

1. weil die Begegnung von Käufer und Verkäufer nicht regelmäßig, sondern nur in bestimmten Zwischenräumen und auf ausdrückliche oder stillschweigende Verabredung erfolgt, so wird bewirkt, daß sich immer eine genügend große Menge von Käufern und Verkäufern zusammenfinden: der dünne Strom des Handelsverkehrs wird, wie man es genannt hat, gleichsam „aufgestaut" und dadurch vertieft;

2. weil die Bewegung der beiden vertragschließenden Parteien eine persönliche ist und der Verkäufer seine Warenpartie selbst begleitet, so kann am ehesten eine befriedigende Klarheit über die Marktlage durch Umsehen und Aussprache herbeigeführt werden;

3. kommt der Absatz auf Märkten und Messen der Vorliebe jedenfalls der europäischen Regierungen der früheren Zeit, Kauf und Verkauf zu einem öffentlichen, für jedermann und vor allem für die Organe der Obrigkeit überblickbaren Vorgang zu gestalten, am meisten entgegen: die Reglementierung von Handel und Wandel, wie sie wohl allen Frühzeiten des Verkehrs, in besonders hohem Grade aber dem europäischen Mittelalter, eigentümlich war, ist begreiflicherweise nirgends besser durchzuführen, als auf den offenen Märkten.

So fanden wir denn auch den Güterabsatz auf Messen und Märkten während des Mittelalters als eine der beliebtesten Formen der Absatzorganisation weit verbreitet. Wir haben nun aber

die Frage zu beantworten: ob sich diese Form auch während der frühkapitalistischen Epoche erhalten und welche Umbildungen sie etwa erfahren hat. Das verschiedene Schicksal, das den Klein- oder Detail- und den Groß- oder Engros-Handelsmärkten widerfahren ist, rechtfertigt eine Trennung der Darstellung der Entwicklung dieser beiden Arten von Märkten.

II. Die Kleinhandelsmärkte

Es sind die sogenannten Wochen-, besser Lebensmittelmärkte und die Jahr-, besser Krammärkte in dem Sinne, den wir allmählich diesen Worten untergelegt haben. (Es empfiehlt sich die Bezeichnung der verschiedenen Markt- und Meßarten außer mit dem die Zeitintervalle bedeutenden Beiwort auch [oder nur] nach ihrer merkantilen Wesenheit vorzunehmen, um sie besser zu unterscheiden: es gibt Großhandels-Wochenmärkte und Kleinhandels-Jahrmärkte.)

1. die sogenannten Wochenmärkte dienen dazu, den letzten Konsumenten (Hausfrauen) die notwendigen, täglichen Lebensmittel, namentlich soweit sie dem leichten Verderben ausgesetzt sind, zuzuführen. Als Verkäufer traten ursprünglich ausschließlich die (bäuerlichen oder grundherrlichen) Erzeuger der Waren selbst auf, später auch Zwischenhändler.

Die Wochenmärkte sind eine Organisation des Güterabsatzes, die seit dem frühen Mittelalter bis heute besteht und allen Verkehrswirtschaftsverfassungen sich gleicherweise anzupassen verstanden hat und versteht. Es ist eine reine Äußerlichkeit, wenn sich heute der Verkehr nicht mehr auf dem städtischen „Markte", sondern in gedeckten (Markt-)hallen abspielt, die übrigens in den Großstädten Westeuropas, namentlich in *Paris*, schon während der frühkapitalistischen Epoche und noch früher entstanden waren. Es gab in dem alten Paris, teilweise schon seit dem Mittelalter, eine Fleisch- und Gedärmhalle (Boucherie et Halle aux Tripes); eine Getreidehalle, in der auch Butter, Käse, Lichte, gepökeltes und frisches Schweinefleisch u. a. verkauft wurden; eine Gemüsehalle; eine Butterhalle; eine Früchtehalle; eine Fischhalle u. a.[1]

Eine innere Umbildung haben die Wochenmärkte insofern erfahren, als, wie ich schon andeutete, in entwickelten Verkehrsverhältnissen als Verkäufer immer häufiger Zwischenhändler auf-

[1] Léon Biollay, Les anciennes Halles de Paris, in den Mémoires de la Soc. de l'Histoire de Paris et de l'Ile-de-France. t. III. 1876.

treten und als, dank einer allgemeinen Verbrauchsverschiebung oder dank Veränderungen in der Großhandelsorganisation, bestimmte Waren, die früher einen wesentlichen Bestandteil der Wochenmärkte ausmachten, im Laufe der Zeit von ihnen verschwunden sind: dahin gehört vor allem das Getreide, über dessen Absatzorganisation während der frühkapitalistischen Epoche wir im nächsten Kapitel uns genauer unterrichten werden.

2. die Jahrmärkte haben eine andere Entwicklung durchgemacht. Auf ihnen versorgte sich, wie wir sahen[1], während des Mittelalters sowohl der städtische Handwerker als auch der Bürger der Städte und der Bauer mit den gewerblichen Erzeugnissen, die sie nicht mehr selbst herstellten und die noch nicht zum Gegenstande eines ständigen Handels geworden waren. In dieser Gestalt fließen sie mit den „Messen" zusammen, die sich von ihnen damals nur durch ihre Größe und Feierlichkeit (vielleicht auch durch besondere Rechtsprivilegien) unterscheiden. Wie denn auch die westeuropäischen Völker diesen Unterschied, den wir machen zwischen „Messen" und „Jahrmärkten", nicht kennen, die sie vielmehr alle beide als „foire" oder „fair"[2] bezeichnen.

Es scheint fast, als ob dieser Unterschied im Sprachgebrauche auf einen Unterschied der Entwicklung in den verschiedenen Ländern zurückgehe. Wenn wir im Deutschen den Jahrmarkt in einen Gegensatz zur Messe stellen, so verstehen wir unter jenem Begriff einen im wesentlichen dem Absatz an letzte Konsumenten dienenden, also einen Kleinhandelsmarkt, unter diesem einen Großhandelsmarkt. Diese Bedeutung hat aber der „Jahrmarkt" nur in den Ländern Mitteleuropas und ebenso in denjenigen Nord- und Osteuropas angenommen, weil nur in diesen die Versorgung der letzten Konsumenten mit gewerblichen Erzeugnissen auf dem Wege der Jahrmarktsorganisation eine größere Ausbildung erfahren hat, während diese in den westeuropäischen Ländern frühzeitiger vom seßhaften Detailhandel übernommen wurde. Der Grund dieses verschiedenen Verlaufs lag in dem verschieden hohen Grade der städtischen Entwicklung: die Jahrmärkte wurden für Mittel-, Nord- und Osteuropa eine Zeit lang die Stelle, wo sich die zahlreiche bäuerliche Bevölkerung mit den notwendigen gewerblichen Erzeugnissen versah.

[1] Siehe das 15. Kapitel des 1. Bandes.

[2] Siehe die verschiedenen Aufsätze unter diesen Stichworten im Dict. de Comm., in der Encyclopédie und im Dict. of Comm.

Der Restbedarf an gewerblichen Erzeugnissen, den der Bauer alten Stils nicht in der Eigenwirtschaft oder beim Handwerker[1] deckte, wurde bei uns befriedigt durch den Besuch der Jahrmärkte in den benachbarten Städten, soweit nicht die ebenfalls zahlreichen Hausierer in die Lücke traten. Außer einzelnen Geräten, Gefäßen, Kleidungsstücken usw. scheint es vor allem ein sehr wichtiger Gebrauchsgegenstand gewesen zu sein, der während der letzten Zeit der frühkapitalistischen Epoche schon vielfach nicht mehr in der eigenen Wirtschaft des Bauern hergestellt, ja auch nicht mehr auf Bestellung beim Handwerker beschafft, sondern in größerem Umfange fertig vom Hausierer oder auf dem Jahrmarkt in der Stadt gekauft wurde: das Schuhwerk[2].

Wir hören denn auch von einer beständigen Ausdehnung der Jahrmärkte in *Deutschland* noch während der ganzen ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Ende der 1820er Jahre schreibt C. W. Ferber in seinen Beiträgen (1829), 237: „Ganz besonders ist auch der lebhafte Jahrmarktshandel ein Beweis für die Vergrößerung des höchst wertvollen inneren Handels. Die Jahrmärkte zu Memel, Tilsit, Danzig, Berlin, wo oft mehr als 1400 Verkäufer erscheinen, Magdeburg, Minden, Mayen (Bez. Koblenz), Kloster Pitsschen (Bez. Köln), wo insgemein über 1100 Buden aufgeschlagen werden und über 50 000 Menschen anwesend sind, Trier, Elberfeld, wo der Besuch sich gewöhnlich auf mehr als 50 000 Menschen beläuft, führen zum Teil noch (!) an den Orten selbst den Namen der Messen und sind mehreren eigentlichen (!) kleinen Messen des Auslands an Umfang des Verkehrs mindestens gleich zu stellen ... Außer den genannten gibt es noch sehr viele stark besuchte, für den inneren Handel sehr wichtige Jahrmärkte, z. B. in Querfurt und Wittenberg im Reg.-Bez. Merseburg, Bottorp im Reg.-Bez. Münster u. s. w., ohne daß über Abnahme und Verfall geklagt wird. Es wird im Gegenteil häufig der wachsende Verkehr gelobt." Und in den 1810er Jahren stellt ein guter Kenner fest, daß „eine tief gewurzelte Gewohnheit" die großen Jahrmärkte selbst in den Großstädten erhält, und daß „weiter herab im städtischen Leben sich die Jahrmärkte noch in ihrer alten Bedeutung (erhalten) und in der Region der kleinen Städte ... ihre Wichtigkeit für die Belebung des örtlichen Verkehrs sogar noch immerfort zu(nimmt)". J. G. Hoffmann, Die Befugniß zum Gewerbebetrieb (1841), 377/78.

Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts geht die Bedeutung der Jahrmärkte, auch in Deutschland rasch zurück[3], während sie in den westeuropäischen Ländern zusammen mit

---

[1] Siehe den 1. Abschnitt des 5. Hauptabschnitts in diesem Bande.
[2] Siehe die zahlreichen Zeugnisse in der ersten Auflage 1, 411 f.
[3] Siehe die Ziffern in der ersten Auflage 2, 351 ff.

den Messen, also, wie wir sehen werden, ein paar Menschenalter früher aussterben.

III. Die Großhandelsmärkte

1. Die Entstehung der Großhandelsmärkte

Ursprünglich diente wohl jede Veranstaltung eines periodischen Warenmarktes, mit Ausnahme der Wochenmärkte, sowohl dem Absatz an letzte Konsumenten, als auch dem Absatz an Händler und Produzenten, war also, in unserer heutigen Terminologie, Markt und Messe in einem. Dieser Zustand erhielt sich nun während des frühkapitalistischen Zeitalters offenbar in zahlreichen Fällen. Ich wies schon darauf hin, daß die Engländer und Franzosen für Messe und Kram- oder Jahrmarkt nur ein Wort haben. Und jene Hunderte von „Foires", die der französische Almanach royal im 18. Jahrhundert verzeichnet und die uns das Dictionnaire de Commerce aufzählt, waren sicherlich zum größten Teil sowohl Klein- als Großhandelsmärkte.

Wir haben auch genug Zeugnisse für die Tatsache, daß jedenfalls noch im 17. Jahrhundert die Jahrmärkte oder Messen sowohl dem Engros- als dem Endetailhandel dienten. Ein besonders anschauliches Bild von einer solchen A deux mains-Veranstaltung, wie sie offenbar in der *französischen* Provinz typisch war, zeichnet uns die Comtesse de Rochefort in ihren Memoiren. Wir erfahren auch daraus, daß, wenn die Messen auf dem Lande oder in kleinen Städten abgehalten wurden, die Gutsbesitzer ihre Schlösser an die Händler vermieteten, damit sie hier ihre Waren aufstapelten. Wir verfolgen die Frau Gräfin, wie sie ihr Schloß für den Händlerschwarm herrichtet, einen Schrank aus dem Vestibül entfernt, „parce qu'elle incommodoit les marchands qui la louent pour y faire magasin et qu'elle occupait la place de trois ou quatre balles . . .", wie sie die Betten für das Händlervolk zurechtmacht, wie sie in ihrem magasin „des balles de laine de M. Ménard" einlagern läßt und dann sich selbst auf ein Vorwerk zurückzieht. Die Schloßherrin kauft dann auf der Messe selbst: 1 Dutzend Messer mit Elfenbeingriff, „qui m'étaient d'une grande nécessité", schreibt sie in ihr Tagebuch und macht andere „emplètes pour diverses choses nécessaires à la maison". Einen andern Landedelmann sehen wir aus der Umgegend zur Messe fahren und für 3½ Pistolen einen Spiegel kaufen usw. Ch. de Ribbe, Une grande dame etc. (1889), 158 ff. 364. 366 ff.

Auch auf den *schlesischen* Jahrmärkten des 17. und 18. Jahrhunderts sehen wir die Kaufleute des Ostens und die Breslauer Händler ihre Waren austauschen. Jubiläumsschrift Grund. 23.

Aber es ist nun gerade ein Kennzeichen der frühkapitalistischen Epoche, daß sich aus der großen Menge dieser Veranstaltungen allmählich einige herauslösen, die je mehr und mehr den Cha-

rakter des Krammarkts abstreifen und sich zu reinen oder fast reinen Großhandelsmärkten, den eigentlichen Messen im deutschen Sinne des Wortes, umbilden. Welche das sind, läßt sich mit Genauigkeit an der Hand der Quellen kaum feststellen. Ist auch für unsere Zwecke nicht so wichtig. Im Allgemeinen wird man aber annehmen dürfen, daß diejenigen Veranstaltungen, die den Warenabsatz für ein größeres, also interlokales, das heißt nationales oder internationales Gebiet vermittelten, auch diejenigen wurden, die immer mehr nur dem Großhandel dienten, deren Bedeutung jedenfalls (mochte auf ihnen auch noch Detailhandel getrieben werden) schließlich nur noch in ihrer Eigenart als Großhandelsmärkte bestand. Mit diesen haben wir es hier zu tun. Ihre wichtige Stellung in dem Gesamtsystem der Organisation des Güterabsatzes während der frühkapitalistischen Epoche müssen wir uns klar zu machen versuchen.

Solche Großhandelsmärkte gab es im 17. und 18. Jahrhundert in jedem großen Lande etwa ein Dutzend: Marperger[1] zählt für *Deutschland* und *Österreich* 10; Postlethwayt[2] für *Großbritannien* 14 auf; ebensoviel ergeben sich für *Frankreich* aus dem Verzeichnis bei Savary[3].

Aus diesen ragten dann wieder in jedem Lande einzelne hervor, die ihr Absatzgebiet über den Umkreis ihres eigenen Landes auszudehnen gewußt hatten, die „Weltmessen" geworden waren.

Die wichtigsten Orte, an denen diese Weltmessen im 17. und 18. Jahrhundert abgehalten wurden, sind hauptsächlich folgende:

in *England*: Sturbridge: Postlethwayt nennt die Messe von St. die ‚beyond all comparison' größte Englands „und vielleicht der Welt": diese Annahme beruht natürlich auf englischer Unwissenheit: die großen französischen und deutschen Messen waren viel bedeutender:

in *Frankreich*: Bristol;
Bordeaux,
Rouen,
Guibray (Normandie),
Beaucaire (in der Provence),
Lyon,
vielleicht auch noch St. Germain zu Paris;

[1] Marperger, Beschreibung der Messen und Märkte. 1711.
[2] Dict. of Commerce 1, 768.
[3] Dict. de Commerce 2, 105 ff.

in *Deutschland*:	Leipzig,
	Frankfurt a. M.,
	Frankfurt a. O.;
„ *Österreich*:	Bozen;
„ den *Niederlanden*:	Antwerpen;
„ der *Schweiz*:	Genf;
„ *Italien*:	Novi (Wechselmesse);
	Sinigaglia (im Herzogt. Urbino);
im *Osten*:	Brody in Galizien (siehe Büsch, Sämtliche Schriften 2, 296),
	Riga;
„ *Westen* (*Südamerika*):	
	Porto Belo,
	Vera Cruz,
	Havanna.

2. Die Organisation des Meßhandels

a) Die Arten der gehandelten Waren

Wir müssen Spezialmessen und Totalmessen unterscheiden.

Ein Teil der Großhandelsmärkte hatte sich zu Spezialmärkten für eine oder einige wenige besondere Waren ausgebildet. Es waren vor allem einige der wichtigen Rohstoffe, die solcherweise auf Spezialmärkten umgesetzt wurden: die wichtigsten sind die Märkte für Getreide, Wolle, Leder, Flachs, Zuchtvieh, denen wir in allen Ländern begegnen. Dazu kamen besondere Spezialitäten in einzelnen Ländern, wie die Weinmesse in Bordeaux[1] oder die Fischmesse in Yarmouth für Heringe („the only fishing fair ... in the world" nach Postlethwayt), die Buttermesse in Apswich, die Käsemessen in Atherston und Chipping Sodbury[2].

Wohlvermerkt: das waren alles „Messen", das heißt Großhandelsmärkte, und sie wurden auch von den Franzosen und Engländern scharf von den Kleinhandelsmärkten unterschieden[3].

Zu den Großhandelsspezialmärkten gehören auch die im 18. Jahrhundert in allen europäischen Ländern zu hoher Blüte gelangenden Märkte für Textilwaren, die in der näheren Umgebung eines Webereidistriktes abgehalten wurden, meist wöchentlich

[1] Dict. de Commerce 2, 97.

[2] Siehe, was über diese Defoe, Tradesman (1727), 61, bemerkt.

[3] Mit Bezug auf die Viehmessen in Frankreich bemerkt Savary l. c. p. 103: „Ces Foires de bestiaux sont bien differentes des marchez qui se tiennent certains jours de la semaine ... comme le marché aux chevaux de Paris et ceux de Poissy ou de Seaux pour les boeufs et moutons."

in eigens für diesen Zweck erbauten Hallen, wie in Frankreich, Holland, England oder in den „Lauben" der kleinen Verlegerstädte, wie in Deutschland (Schlesien!).

Für *Frankreich* siehe den Art. Halles im Dict. de Comm. 2, 306 ff.: „Il n'y a point en France de ville pour peu considérable qu'elle soit qui n'ait ses Halles, places publiques où se tiennent les marchez": gedeckte Hallen bestehen namentlich für Woll- und Leinenwaren.

Für *Holland*: Pringsheim, Beiträge. 43 ff.: die Zustände sind im 18. Jahrhundert noch dieselben wie im 16.

England: die berühmtesten „Hallen" namentlich für die Tuchmärkte in Leeds, Exeter (wo zu Defoes Zeit nach seinen Angaben wöchentlich für 60—100 000 £ (!) Tuche umgesetzt wurden), Halifax, Bradford, Wakefield, Haddersfield wurden erst im 18. Jahrhundert neu oder erheblich umgebaut. Siehe Edw. P. Cheyney, Ind. and Soc. Hist. of England (1905), 188 f. (Abbildung); L. Dechesne, L'industrie de la laine en Angleterre (1900), 85: namentlich aber James, Worsted Manufacture, 289 f. In Yorkshire, wo die meisten dieser Hallen lagen, finden wir in den 1770er Jahren den Markthandel noch völlig unberührt.

Die Tatsache, daß die Waren in Hallen verkauft wurden, ist natürlich nicht das merkantil Wesentliche: wir lernten schon Kleinhandelsmärkte kennen, die in Hallen abgehalten wurden, und werden im folgenden Kapitel uns davon überzeugen, daß auch das ganze Jahr über Handel in Hallen getrieben werden konnte.

Auf den Totalmessen, die man wohl auch als Messen schlechthin bezeichnet, wurden alle Waren gehandelt, die überhaupt in den Handel kamen (leicht verderbliche Lebensmittel vielleicht ausgenommen). Also nicht etwa nur, wie man anzunehmen geneigt ist, Fabrikate oder gar nur Manufakturwaren, sondern ebenso Rohstoffe wie Wolle, Metalle usw.: Genußmittel, wie Thee, Kaffee, Kakao, Branntwein usw.: Gewürze; Salz; Holz; Cerealien usw.

Siehe die Verzeichnisse der Meßwaren für *Genf* bei Fréd. Borel, Les foires de G., 143 ff. Ch. IV; für *Lyon* bei M. Brésard, Les foires de L., 196 ff. Der Straßburger Eb. Zetzner kauft (1714) in Lyon auf der Messe: Olivenöl, Seife, Mandeln und Branntwein; für *Beaucaire* bei L. Dutil, l. c. p. 751 ff.; für *Guibray* (1781—84) bei C. Hippeau, L'industrie, le commerce etc. en Normandie (1870), 156 ff.; für andere *französische* Messen (unvollständig) bei Savary, l. c.; für *Frankfurt a. M.* bei Dietz, a. a. O.; für die Frankfurter Metallmesse insbesondere vgl. W. Möllenberg, Die Eroberung des Weltmarktes durch das Mansfelder Kupfer (1911), 37 ff. 40 ff.; für *Leipzig* bei E. Hasse, a. a. O. S. 259 ff.; für *Frankfurt a. O.* bei Ed. Philippi, Die Messen der Stadt Fr., 69 f. Leider besitzen wir vollständige Statistiken für die zu einer Messe geführten Waren nur aus der allerletzten Zeit, in der die Fabrikate, und namentlich die Erzeugnisse der Textilindustrie, zu überwiegen begannen. Sie

geben also für die Blütezeit des Meßhandels, die etwa in das 17. Jahrhundert fällt, kein zutreffendes Bild. Unter diesem Vorbehalt teile ich die beste Zusammenstellung, die wir besitzen — für *Frankfurt a. O.* — mit:

Der Wert der von 1781—89 zur Messe geführten Waren betrug im Jahresdurchschnitt:

3 064 600 Thlr. für inländische Waren
1 025 400 „ „ ausländische „

Davon entfallen auf die einzelnen Warengattungen folgende Beträge:

Wollene Stoffe aller Art	1 180 000 Thlr
Edelsteine, Gold und Silberwaren, Tressen, Broderien, seidene und halbseidene Waren . . .	1 073 000 „
Baumwollene Waren	741 000 „
Material-, Spezerei- und Farbewaren, auch Wachs, Honig und Salpeter	336 000 „
Leinwand, halbseidene Leinenwaren, Tuche, Bänder, Garne und Hanfwaren	292 000 „
Rohe und zubereitete Felle, Leder, Pelz, Rauch- und Kürschnerwaren	279 000 „
Quincaillerie-, Stahl-, Eisen- und Nürnberger Waren	180 000 „
Galanterie, Kanten, Spitzen, Broderien usw. . .	108 000 „
Vieh und Pferde	75 000 „

b) Die Meßhandelsgeschäfte

Allen Geschäften, die auf den Messen abgeschlossen wurden, gemeinsam war dieses: daß sich bei ihnen der Käufer und der Verkäufer persönlich gegenüberstanden und die Warenpartie neben ihnen lag. Es war also reiner Loko- und Partiehandel.

Der Ort, wo die Messen abgehalten wurden, war entweder das freie Feld, auf dem Buden und Zelte aufgeschlagen wurden, oder eigens für den Zweck der Messe errichtete feste Räumlichkeiten, die oft zu ganzen Stadtvierteln sich auswuchsen. Die prächtigsten ständigen Meßgebäude: Meisterwerke der Architektur, wie die Zeitgenossen versichern, waren in *St. Germain* errichtet. Wir besitzen von den Meßgebäuden und dem Meßgetriebe dieser Messe einen Kupfer, aus dem Ende des 17. Jahrhunderts, den es sich lohnt eingehend zu studieren: man lernt aus ihm mehr als aus manchem trockenen Bericht. Eine Wiedergabe findet sich bei Berty, Topographie histor. de Paris (Hist. gén. de P.) 1876 bei p. 406; der Text: p. 157 ff. 405 ff. In *Frankfurt a. M.* gab es (um 1800) 532 „Meßbuden", davon 185 städtische und 347 private, sowie 30 Standplätze. Al. Dietz, Frankfurter Handelsgeschichte, 108. Von den „Hallen" für die Spezialmärkte war oben schon die Rede.

Von der bunten Menge, die sich von auswärts kommend auf den Messen ein Stelldichein gab, interessieren uns an dieser Stelle nur die Geschäftsleute, genauer diejenigen Personen,

die zur Messe fuhren, um hier Waren zu verkaufen oder zu kaufen. Sie bildeten nicht die Mehrzahl: im 17. Jahrhundert besuchten die Messe in Frankfurt a. M. 4 bis 5000 Meßfremde, darunter etwa 2000 Kaufleute[1]. Die übrigen waren also „fahrendes Volk" und Vergnügungsreisende? Immerhin fand sich eine stattliche Anzahl von Geschäftsleuten zusammen: auf den großen Messen jedesmal mehrere Tausend[2].

Wer waren sie, woher kamen sie, was taten sie?

Sehen wir uns zunächst

1. die Verkäufer näher an: es sind sowohl Produzenten als Händler.

a) die Produzenten werden je mehr und mehr kapitalistische Unternehmer gewesen sein, während es anfangs nur Handwerker waren. Auf den Spezialmärkten überwogen naturgemäß die ganze frühkapitalistische Epoche hindurch die handwerksmäßigen Produzenten: so waren es auf den Textilwarenmärkten zum größten Teil kleinere Webermeister, die ihr Wochenerzeugnis feilhielten. Zu den interlokalen Messen kamen die Erzeuger mit ihrer während des verflossenen Viertel- oder Halbjahres fertig gewordenen Ware aus allen Gegenden des In- und Auslandes selbst herbeigereist, um sie persönlich auszustellen und anzubieten. Natürlich bevorzugten sie die nächstgelegene Messe. Wir finden den Tuchfabrikanten von Beauvais, Reims und Amiens auf den Messen von Rouen oder St. Germain; den schlesischen Leinenwarenfabrikanten auf der Messe von Frankfurt a. O.; den sächsischen Baumwollwarenfabrikanten auf der Messe von Leipzig oder Naumburg; den Zeugdruckereibesitzer von Glarus auf der Messe von Zurzach usw.

Aber die Größeren unter ihnen scheuten die längere Fahrt nicht und beschickten auch die ferner gelegene Messe: der eben erwähnte Zeugdruckereibesitzer, übrigens hieß er Barth. Jenny und ist uns darum lieb und wert, weil sich an der Hand seiner seit den 1790er Jahren erhaltenen Geschäftskorrespondenz die kaufmännischen Gepflogenheiten der damaligen Fabrikanten genau verfolgen lassen[3], verkauft seine Mouchoirs und Chales nicht nur auf der Messe von Zurzach, sondern auch auf denen von

[1] M. Dietz, a. a. O. S. 82.

[2] Für *Leipzig* siehe die Ziffern bei Hasse, 300 ff., und unten Seite 480.

[3] Siehe die Auszüge bei Tr. Geering, Entwicklung des Zeugdrucks im Abendlande, in der Vierteljahrsschrift f. S. u. WG. 1, 421.

Frankfurt a. M. und Leipzig. Und dann: wenn sie auf der einen nichts abgesetzt hatten, sandten sie wohl, statt mit ihnen nach Hause zurückzukehren, die unverkauft gebliebenen Waren auf die Messe einer andern Stadt.

So fiel z. B. die Herbstmesse 1798 zu Frankfurt a. M. für die schweizerischen und Augsburger Kattundruckereien mißlich aus. „Sie ließen — wie das in solchen Fällen allgemein üblich war — ihre Lager nach der Leipziger Michaelismesse gehen in der Hoffnung, hier stärkeren Absatz zu finden.“ [1]

Dasselbe erfahren wir von den

b) Händlern, die wohl einen immer größeren Bestandteil der Verkäufer auf den Messen bildeten: daß sie häufig von Messe zu Messe zogen, ja daß manche wohl gar keinen festen Verkaufsstand hatten, sondern nur „fliegende“ Händler waren, die nirgends als in den Meßstädten ihren Fuß niedersetzen konnten.

Von diesen Meßkaufleuten im hervorragenden Sinne berichtet uns schon Savary (Dict. 2, 83) als denjenigen: „qui pour ainsi dire roulent leurs boutiques de Foires en Foires; et qui les parcourant toutes chaque année mènent une famille errante, qui avec leurs marchandises et les voitures qui en sont chargées, forment une espèce de petite caravane.“

Und für *Deutschland* wird uns bestätigt, daß dieselbe Sitte sogar noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Übung war. „Die Messen und Märkte bestehen noch gerade so wie vor 50 Jahren. Das ganze System bestand bisher darin, daß jeder Meßwarenhändler seinen langsamen Turnus durchs ganze Land macht, nach dem Kalender, so wie sich die Messen und Märkte aneinander reihen. Er besucht also die Stadt A zur Dreikönigsdult, bleibt daselbst 14 Tage, dann zieht er nach der Stadt B und C und so fort und teilt so seine ganze Zeit unter die einzelnen Meßorte aus.“ A. von Holzschuher, Die materielle Not der unteren Volksklassen und ihre Ursachen (1850), 86 ff. Eine durch viele klare Einsichten ausgezeichnete Schrift. Kaufleute und Industrielle, die noch die 1840er Jahre miterlebt haben, haben mir die Richtigkeit der Darstellung im Text häufig bestätigt.

Diese Händler waren entweder Importeure, die die von ihnen eingeführte Ware, oder Grossisten, die die von ihnen im Lande aufgekaufte Ware auf der Messe feilboten.

Beispiele: Importhäuser in englischen Baumwollwaren, die ihren Sitz in Hamburg, später auch in Leipzig (und Frankfurt a. M.) haben, beziehen ebenso wie Wiener Importhandlungen in levantinischer, sog. weißer Baumwolle die Leipziger Messe. Aber wir finden auch den englischen Exporteur mit seinen Baumwollwaren auf der Leipziger Messe. König, a. a. O. 64 ff. 162 ff. Auf der Braunschweiger Messe

[1] Alb. König, Sächs. Baumwollindustrie, 7.

verkauft: der Leipziger Kaufmann die sächsischen Fabrikwaren; der Hamburger Kaufmann englische Einfuhrgüter; der Bremer Kaufmann spanische oder französische Waren. Vom Handel mit osnabrückischem Leinen in Joh. Beckmann, Beyträge zur Ökonomie usw. 3 (1780), 431 f.

2. die Käufer sind:

a) die Produzenten, sowohl landwirtschaftliche als gewerbliche:

Auf den Viehmessen kamen nur landwirtschaftliche Produzenten in Betracht.

Gewerbliche Produzenten kauften auf den Messen ihre Roh- und Hilfsstoffe ein: die Erzeuger von Textilwaren, z. B. Wolle, Flachs, Baumwolle, Farbstoffe, Garn. Die oben erwähnte levantinische Baumwolle kaufen sächsische Verleger. Der uns schon bekannte Zeugdrucker Jenny aus Glarus kauft auf der Messe in Frankfurt a. M. Indigo und Krapp, Farbholz und Gummi. Die Halstücherfabrikanten des Voigtlandes setzen auf der Leipziger oder Nürnberger Messe ihre Erzeugnisse bei den „Ungarn und pohlnischen Juden" gegen Wolle, Seide und türkisch Garn um. Bergius, Neues Pol. und Cam. Mag. 3, 173.

b) die Detaillisten:

Eb. Zetzner, den wir auf der Lyoner Messe Olivenöl, Seife, Branntwein usw. einkaufen sahen, war Kolonialwarenhändler in Straßburg. Zetzners Reißjournal, a. a. O. S. 108. Ebenso kauft der Londoner Cheesemonger seinen Käs auf den Käsemessen oder auf der Sturbridge Messe ein. Defoe, l. c. p. 61.

Die von den deutschen Importeuren auf den Leipziger Messen feilgebotenen englischen Waren kauften (außer den ausländischen Kaufleuten) die deutschen Ausschnittgeschäfte. Alb. König, a. a. O. S. 42 ff. Durch das Buch Königs, der zum ersten Male die Meßrelationen mit kaufmännischem Verständnis gelesen hat, ist uns der Mechanismus des Leipziger Meßhandels erst bloßgelegt worden. Damit ist aber unsere Einsicht in den Meßhandel überhaupt wesentlich vergrößert worden.

c) die Grossisten:

Der Leipziger Kaufmann kauft auf den Leipziger Messen sächsische Textilwaren, die die Fabrikanten aus Görlitz, Zittau, Lauban usw. selbst dorthin gebracht haben, und bezieht damit die Braunschweiger Messen. Vom Handel mit osnabrückischem Leinen a. a. O. S. 431 f. Auf den Leipziger Messen erschienen die russischen, polnisch-jüdischen, walachischen usw. Händler und versorgten sich. Mit den eingekauften Waren bezogen sie dann wieder Messen und Märkte: die Moskauer die innerrussischen; die Warschauer vornehmlich die von Berditschew. Hier versorgten sich die „Manufakturisten", deren Niederlagen wiederum die Bezugsquellen der zahlreichen Hausierer des Ostens gewesen sein müssen. Hasse, Gesch. der Leipz. Messen, 406 ff.

Auf den deutschen Textilwarenmärkten kauft der „Einkäufer"

holländischer, hamburger und englischer Häuser. Soll und Haben von Eichbaum & Co., 79.

Es ist unnötig, die Beispiele zu häufen. Die angeführten sind durchaus typisch: dieselben Geschäftsbeziehungen finden wir im ausländischen Meßhandel wie im deutschen. Man möchte sagen: es sind die selbstverständlichen, in der Natur der Sache gelegenen, und deshalb sind sie überall gleich.

3. Blüte und Verfall der Großhandelsmärkte

Ich nannte vorhin schon das 17. Jahrhundert als diejenige Zeit, in der die Entwicklung des Meßhandels ihren Höhepunkt erreicht habe. Das will dahin verstanden sein: daß um jene Zeit im Gesamthandel Europas die Form des Meßhandels die verhältnismäßig bedeutsamste war. Das ist auch die Meinung des besten Sachkenners jener Zeit: Savarys[1]. Anders muß unser Urteil über den Werdegang der Großhandelsmärkte lauten, wenn wir nach ihrem Schicksal in den einzelnen Ländern fragen. Dann ergiebt sich nämlich, daß in diesen die Perioden der Blüte und des Niederganges des Meßhandels wie begreiflich keinesfalls dieselben sind. Während nämlich in den westeuropäischen Ländern, insonderheit England und Frankreich, der Niedergang der Messen im 18. Jahrhundert sich vollzieht, erleben die deutschen Messen, vor allem Leipzig, ihre Blütezeit erst in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, während die Messen in den östlichen Ländern bekanntermaßen noch länger ihre Widerstandskraft erprobt haben.

In *England* fällt der Niedergang der berühmten Sturbridge Messe in die Mitte des 18. Jahrhunderts, wie wir an der Hand der Defoeschen Schilderung genau feststellen können. Während dieser in der ersten Auflage seiner Reisebeschreibung (Tour) vom Jahre 1725 noch eine eingehende Beschreibung dieser Messe bringt, sind sie in der 8. ed. (1778) kurz auf zwei Seiten erledigt: „It formerly was crowded with people, who came from distant as well as the neighbouring counties". . . „the numbers are now much less": 1, 75. Die Spezialmessen, wie die Wollmärkte usw., hielten sich auch in England noch länger: für den Wollmarkt in Leeds wurde 1758 erst eine neue Halle gebaut, den Gerstemarkt in Abingdon beschreiben Defoes Nachfolger noch als in voller Blüte stehend.

In *Frankreich* soll der Rückgang der Messen schon im Anfang des 18. Jahrhunderts beginnen. Das ist das Ergebnis der Studien von P. Bonnassieux, die ich oben auf Seite 433 zitiert habe, und die

[1] Savary, Parf. négoc. 4. ed. 2, 102 ff.: „Il n'y a rien qui soit si nécessaire ni qui maintienne tant le commerce que les Foires."

sich auf das Urteil der zeitgenössischen Sachverständigen stützen. Das ist nun aber keineswegs ganz zuverlässig, und war es damals, in der Maienblütenzeit des liberalen Doktrinarismus, am wenigsten. Vielfach wird der Wunsch der Vater des Gedankens gewesen sein. Ziffern bringt B. gar keine bei. Dagegen möchte ich folgende Statistik hier mitteilen, die geeignet ist, die Glaubwürdigkeit des Urteils von B. stark zu erschüttern. Nach Dutil, l. c. p. 772, betrug nämlich der Umsatz auf den Messen in Beaucaire, der größten Frankreichs:

Ende des 17. Jahrhunderts . .	6	Mill. Frcs.
1750	14	„ „
1760	12	„ „
1770	11	„ „
1780	21	„ „
1788	41,5	„ „

Also von einem allgemeinen Rückgang der französischen Messen vor dem Ende des 18. Jahrhunderts kann keine Rede sein.

Deutschlands große Messen aber, sagte ich schon, steigern ihre Umsätze bis tief ins 19. Jahrhundert hinein. Auf der Leipziger Messe betrug die

Zahl der Meßfremden:

1754	6736,	davon Christen	5852
1799	9220,	„ „	6734
1815	25882,	„ „	19469
1830	26229,	„ „	22096

Hasse, a. a. O. S. 300.

Wenn wir die Gründe überblicken, denen die Zeitgenossen den Rückgang der Messen (oder selbst nur den vermeintlichen Rückgang) zuschreiben[1], so begegnen wir darunter neben unzweifelhaft falschen, auch den zweifellos richtigen Gründen: daß sich andere Formen des Großhandels entwickelt hätten, die der Form des Meßhandels überlegen seien. Diese Beobachtung sage ich war richtig, wenn es auch voreilig war, darum dem Meßhandel nun schon ein Ende zu prophezeien. Vielmehr entwickelten sich neue Formen des Großhandels, die eine lange Zeit neben dem Meßhandel weiter bestanden, der offenbar auch in den westeuropäischen Ländern bis in die hochkapitalistische Epoche hinüberreicht. Unser Verlangen ist es jetzt, zu erfahren: welches diese anderen Formen des Großhandels waren, die sich während der frühkapitalistischen Epoche neben dem Meßhandel ausgebildet hatten.

[1] Sie sind zusammengestellt bei Bonnassieux, l. c. p. 14 ff.

Einunddreifsigstes Kapitel

Der durchjährige Großhandel alten Gepräges

I. Überblick

Neben dem periodischen, also intermittierenden Großhandel, wie er sich auf den Messen abspielte, hat es wohl schon frühzeitig, ursprünglich vielleicht in personaler Verbindung mit Detailhandel, auch einen perennierenden, das ganze Jahr hindurch betriebenen, also wie wir ihn am besten nennen können: durchjährigen Großhandel gegeben. Ich denke mir, daß schon die mittelalterlichen Kaufleute in den „Kontoren" in fremden Ländern die Zeit zwischen den Messen damit ausgefüllt haben, namentlich Einkäufe im Lande zu machen, vielleicht auch hier und da ein Stück an einen Hausierer, der gerade durch den Ort zog, zu verkaufen. Dieser durchjährige Großhandel entwickelt sich nun während der frühkapitalistischen Epoche rasch und kräftig, namentlich seit dem 17. Jahrhundert, so daß er am Ende jenes Zeitalters, man darf sagen: ebenbürtig neben seinem älteren Bruder, dem periodischen Meßhandel steht. Schon bei Savary bildet seine Beschreibung einen wesentlichen Bestandteil der gesamten Handelslehre.

Unter den Gründen seiner Entstehung ist die Zunahme der Handelstätigkeit der Hauptgrund: der Strom wurde stark genug, um das Rad eines kaufmännischen Betriebes zu treiben, auch ohne daß er aufgestaut werden mußte. Gefördert wurde die Entwicklung dann natürlich durch die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse: der karawanenartige Zug zur Messe war nicht mehr unvermeidlich: man konnte allein reisen, man konnte allein herbergen, man konnte, dank vor allem der Ausbildung des Spediteurwesens, seine Waren einzeln versenden. Wie wir das alles noch genauer kennen lernen werden, wenn wir die Umbildung in der Organisation des Handelsgewerbes verfolgen werden.

An einzelnen Stellen entwickelte sich der durchjährige Großhandel als ein Bei- oder Nebenhandel neben dem Markthandel, um diesem und seinen beschränkenden Vorschriften zu entgehen:

das erfahren wir z. B. vom französischen Getreidehandel[1] und vom Londoner Wollwarenhandel[2].

Was nun aber mit aller Entschiedenheit betont werden muß, weil es das entwicklungsgeschichtlich Wesentliche an diesem ganzen Erscheinungskomplex ist, ist dieses: daß der Großhandel, auch wenn er das ganze Jahr hindurch außerhalb der Messen und Märkte betrieben wird, zunächst noch sein altes Gepräge bewahrt. Er bleibt der Hand-in-Hand-, Auge-in-Auge-Handel, wie wir ihn von den Messen und Märkten her kennen: Lokohandel, Partienhandel, persönlicher Handel, Handkauf; vente hors de la main. Das Sprichwort: „De marchand à marchand il n'y a que la main" bleibt in Geltung[3]. „Die Gegenwart eines Engroskaufmanns ist notwendig, sowohl beim Einkauf als beim Verkauf seiner Waren[4]." Grossist und Detaillist müssen in steter persönlicher Berührung untereinander bleiben: das ist der Sinn der Verhaltungsmaßregeln, die Savary den Großkaufleuten und namentlich ihren Kommis gibt, denen es vornehmlich obliegt, diese persönlichen Beziehungen zu pflegen. Wir hören, daß es Sitte war, seine „Kunden", die Detaillisten, häufig zu besuchen und da ergab sich dann für den Großkaufmann nebenher noch der Vorteil, daß er abends im Laden des Kleinhändlers seine Berufsgenossen antraf, und daß er auf diese Weise mit ihnen ebenfalls bequem Fühlung nehmen konnte[5]. Wir erfahren aber auch, daß selbst in *Amsterdam*, dem Orte also, wo die kaufmännische Technik am höchsten entwickelt war, noch im 18. Jahrhundert bei fast jedem Handelsgeschäft ein symbolisches Handgeld (deniers à Dieu) bezahlt wurde[6]. Welchen stark persönlichen Zug offenbart diese eine Tatsache! Und wir werden feststellen können, daß selbst dort, wo schon Ansätze zu neuzeitlichen Handelsformen, wie dem Handel nach Probe, vorhanden waren, das Gefüge der alten Handelsorganisation doch noch erhalten blieb. Welches waren nun die Formen, in denen sich dieser durchjährige Großhandel alten Gepräges abspielte?

---

[1] A. P. Usher, Grain Trade in France, 12 ff. 75 ff.

[2] Landsdowne Ms. Nr. 28 Art. 25, bei James, Worst. Manuf. 119/120.

[3] Dict. de Comm. 2, 659.

[4] Parf. nég. 1, 82.

[5] Parf. nég. 1, 101 f.

[6] J. P. Ricard, Nég. d'Amsterdam p. 50.

II. Der Auktionshandel

Der Auktionshandel ist eine Zwischenform zwischen Meßhandel und immerwährendem Handel: er vereinigt wie jener die Käufer zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Orte, unterscheidet sich aber vom Meßhandel dadurch, daß der Zeitpunkt dieser Versammlung beliebig festgesetzt wird, daß der Vereinigung der Käufer keine der Verkäufer entspricht, und daß die Veranstaltungen von Auktionen sich schließlich so oft wiederholen können, bis sie eine ununterbrochene Kette von Kaufakten bilden und sich in nichts mehr als in der äußeren Form von jedem anderen durchjährigen Handel unterscheiden.

Diese Anpassungsfähigkeit des Auktionshandels an den jeweiligen Umfang der Handelstätigkeit machte diese Form des Güterabsatzes in der frühkapitalistischen Epoche sehr beliebt. Die Volkswirtschaftslehrer, ebenso wie die Handelswissenschaftler wissen sie zu rühmen. Justi, der sie ausführlich in seinem Lehrbuch behandelt[1], meint: die Auktion sei dadurch ausgezeichnet, daß es bei ihr jedermann vergönnt sei, „mit Verkaufung seiner Waren nicht zu warten, bis sich die Käufer aus eigener Bewegung einfinden"; es ihm vielmehr „freistehe, die Käufer dazu einzuladen und einen Zusammenfluß von Käufern zu veranlassen."

Es scheint, als ob der auktionsweise Warenvertrieb von den großen Überseehandelsgesellschaften, wenn nicht zuerst eingeführt, so doch zuerst in großem Maßstabe entwickelt worden sei: jedenfalls wissen wir, daß alle großen Kompagnien sich mit Vorliebe dieser Form des Warenabsatzes bedient haben.

Die *englisch-ostindische* Kompagnie verkauft ihre Importen „by the candle", „nachdem sie schriftlich an der Börse bekannt gemacht hat, daß dann und dann die und die Waren da und da verkauft werden sollen". Malynes, Lex merc., 144.

Details über die Auktionen der *französisch-ostindischen* Kompagnie bei P. Kaeppelin, La Compagnie des Indes Orientales (1908), 209 f. und öfters; über die der *holländisch-ost- und westindischen* Kompagnien in den verschiedenen holländischen Kaufmannsbüchern.

Dann aber bedienten sich dieser Absatzformen auch andere Geschäfte, so daß im 18. Jahrhundert die Warenauktion an allen großen Handelsplätzen, in erster Linie in den Einfuhrhäfen: Amsterdam, London, Kopenhagen, Hamburg usw.; danach aber auch in

[1] Justi, Polizey Wissenschaft. 2 Bde. 1760. Bd. I. §§ 767 ff. 772 ff.

den Binnenstädten wie Leipzig für den Verkauf von Gütern aller Art sehr in Aufnahme gekommen war.

Von *Amsterdam* erfahren wir, daß daselbst in öffentlichen Auktionen versteigert wurden: Weine, Tabak, Juchten-Leder, Hanf, Talg, Wolle, Holz-Waren, Droguistereien, Kattune, Papier, Marmorne Vloersteene und Blokke-Schiffe und Schiffsparten . . . „Die Oberländischen Handelsstädte, worunter insbesondere Leipzig, können hier alle Moskovitischen Juchten, Specerey-, Material-, Farb- und Fischwaren dermassen vortheilhafft einkaufen als an einem Orte; ingleichen wer sich mit Smirnischer, Cyprischer und Barbarischer Baumwolle will versehen, hat allhier in dem civilesten Preise die beste Gelegenheit . . .“ Allgem. Schatzkammer der Kauffmannschaft 1, 160. Vgl. J. P. Ricard, Négoce d'Amsterdam, 42 ff.

Von *Hamburg* heißt es: „Nach Hamburg kommen teglich fremde Güter. Die nicht gleich bestellt sind, werden ausgerufen und in Auctionen durch das meiste Gebot verkauft, wozu verpflichtete Leute bestellt sind. Wöchentlich werden sie durch gedruckte Anzeigen verkündiget und an öffentlichen Plätzen angeschlagen.“ v. Griesheim, Die Stadt Hamburg. 2. Auff. 1760. § 27, S. 101. Insbesondere auch für Manufakturwaren: Wollen-, Seiden-, Kattun-, Leinen-, Ellen- und Kurzwaren wurden immer häufiger Auktionen abgehalten:

1739 an 1 Tage,
1790 an 196 Tagen.

E. Baasch, Hamburgs Handel und Schiffahrt, in Hbg. um die Jahrhundertwende, 172. Vgl. desselben Ausführungen in dem Werke: Die Handelskammer zu H. 1, 134 ff.

Über Auktionen in *Leipzig* und andern Städten zum Verkauf englischer Baumwollwaren: Alb. König, a. a. O. S. 64 ff.

III. Die Umbildung des Hallenhandels

Die Hallen dienten, wie wir wissen, ursprünglich zur Abhaltung von Märkten: sei es Kleinhandelsmärkten, wie noch heute die „Markthallen“, sei es Großhandelsmärkten, wie die Getreidehallen, die Lederhallen usw., namentlich aber die Textilwarenhallen. In den größeren dieser Hallen scheint sich nun im Laufe des 18. Jahrhunderts der marktmäßige, also periodische Handel in einen durchjährigen, immerwährenden umgewandelt zu haben: in dem Maße, wie die Zufuhren an Umfang zunehmen. Ich sehe allerdings die Entwicklungslinien deutlich verlaufen nur soweit die berühmte Londoner Blackwell Hall in Betracht kommt und weiß nicht, ob sie vielleicht — dank der Größe der in ihr getätigten Umsätze — die einzige war, in deren Umkreis jene Revolutionierung der Handelsorganisation stattgefunden hat.

Die Blackwell Hall, die im Jahre 1397 eröffnet, 1558 neugebaut, 1661 durch Feuer zerstört und 1672 wieder aufgebaut wurde,

war ursprünglich eine Markt- oder Meßhalle wie alle andern Hallen gewesen. Hier erschien der Country-Clothier und hielt an den bestimmten Markttagen seine Ware feil. An den übrigen Tagen war sie geschlossen. Zuweilen ließ der Tucher seine unverkauften Stücke bis zum nächsten Markttage liegen. Dann kümmerten sich um sie diese oder jene Personen, die wohl auch den Verkauf zu besorgen sich erboten, wenn der Landweber das nächste Mal nicht zum Markte kam. Aus diesen Helfern wurde nun allmählich eine ständige Einrichtung: im Laufe des 17. Jahrhunderts, seit etwa 1660, begegnen wir den sog. Blackwell Factors: einer Art von Kommissionären, wie wir später genauer erfahren werden. Diese Kommissionäre, die immer da waren, bedeuten die Umwandlung des Markthandels in einen ununterbrochenen Handel, der der Handel in Blackwell Hall im 18. Jahrhundert jedenfalls war. Siehe zum Belege die unten im 35. Kapitel angeführte Literatur über den Handel mit Faktoren. Die Feststellung, daß die Blackwell Factors um 1660 auftauchen, entnehme ich Westerfield, 296 f., der sie auf Grund zuverlässiger Quellen macht.

In den 1770er Jahren war der Umsatz in Blackwell Hall ein recht beträchtlicher, der wohl einen beständigen Handel zu nähren imstande war: nach den Lagergebühren (jedes Stück zahlte bei Einlieferung 1 d., für Aufbewahrung $^1/_2$ d. pro Woche; Einkunft: 1100 £ im Jahre) läßt sich ein Umsatz von etwa 200 000 Stück im Jahre berechnen. John Noorthouck, Hist. of London (1773), 550. Im Anfange des 19. Jahrhunderts findet ein aufmerksamer deutscher Reisender Blackwell Hall schon verödet. Nemnich, Neueste Reise durch England, 108.

III. Der Landhandel

Ich wähle für diejenige Form des Großhandels, bei der der Händler die Waren beim Erzeuger aufkauft, den Namen Landhandel, indem ich damit den englischen Ausdruck „country-buying" übersetze, obwohl das deutsche Wort Landhandel wie wir gleich sehen werden (übrigens ebensowenig wie das englische) den Begriff völlig deckt. Ich sagte schon, welche Art von Handelsorganisation dieser umfassen soll. Während die bisher betrachteten Formen des Großhandels ein durchaus passives Gepräge tragen, kommt in den Landhandel, den man etwas umständlicher auch Am Orthandel, Aufkaufhandel oder ähnlich nennen mag, der Wunsch des Händlers zu aktiver, aggressiver Tätigkeit zur Anerkenntnis. Der Landhandel ist diejenige Form des Großhandels, die dem Hausierhandel als Kleinhandelsform entspricht. Sie setzt schon ein größeres Maß von kaufmännischer Initiative und Energie, von ökonomischer Zweckbedachtheit und geschäftlicher Überlegung voraus als der ruhig abwartende Meß- und Markthandel. Sie ist aber zu ihrer Verwirklichung ebenfalls an die Bedingung

eines gewissen Mindestmaßes der Verkehrsorganisation geknüpft, weshalb sie sich erst später verbreitet: in den west- und mitteleuropäischen Staaten wiederum besonders rasch seit dem 17. und im Verlauf des 18. Jahrhunderts.

Es scheint, als ob diese Form des Handels in der Tat zuerst im Verkehr mit den landwirtschaftlichen Produzenten zur Anwendung gelangt sei und danach mit einem gewissen Recht als „Landhandel", country-buying, bezeichnet worden wäre: die Händler kaufen das Getreide, das Vieh, die Wolle beim Landwirt ein, statt diese Erzeugnisse wie früher auf dem Markte der nächsten Stadt zu erwarten.

Im **Getreide**handel sehen wir in *Frankreich* den Landhandel, den Aufkauf des Getreides „dans les lieux", seit dem 17. Jahrhundert aufkommen: er tritt neben den damals noch üblichen Markthandel und den ebenfalls in der Entwicklung begriffenen Speicherhandel. Die treibende Kraft ist das Interesse der größeren Händler, die das rasch wachsende Paris mit Getreide versorgen wollen. Wir können deutlich an der Hand eines reichen Quellenmaterials verfolgen, wie der Landhandel allmählich den Markthandel verdrängt. Gut dargestellt in dem Buch von Abb. Payson Usher, Grain trade in France.

Ganz gleichartig vollzieht sich die Entwicklung in *England*, für das wir jetzt die sachgemäße Schilderung der Vorgänge bei Westerfield, l. c. besitzen.

Etwas später setzt die Entwicklung in *Deutschland* ein, wo wir im Anfang des 19. Jahrhunderts noch vielfach der marktmäßigen Organisation des Getreidehandels begegnen. Aber der Verlauf ist dann in allen Ländern derselbe.

Ebenfalls ein reiches Quellenmaterial übermittelt uns Westerfield, l. c. p. 190 ff., aus dem wir die Entstehung des Landhandels im *englischen* **Viehhandel** verfolgen können. Sie fällt in das 18. Jahrhundert und wird bezeichnet durch das Emporkommen der „Jobber", Großviehhändler, die auf den verschiedenen Viehmärkten, daneben aber auch in den Ställen der Züchter und namentlich auf halbem Wege zum Markte, das Vieh aufkaufen, das sie nachher auf Smithfield in London absetzen. Natürlich ist wieder der wachsende Bedarf der Hauptstadt die Ursache dieser Revolution. Wie stark die umbildenden Kräfte gerade in diesen Handelszweigen, Getreide- und Viehhandel, sein mußten, um die Umgestaltung durchzusetzen, kann man erst ermessen, wenn man sich vergegenwärtigt, daß sie sowohl in Frankreich wie in England das ganze 18. Jahrhundert hindurch gegen die außerordentlich strengen gesetzlichen Verkaufsverbote sich zur Geltung bringen mußten.

Ein dritter Hauptfall für den Landhandel im engeren Sinne ist der **Wollhandel.** Hier begegnen wir schon früh in *England* dem „Brogger", der von Gut zu Gut geht, „a farm-to-farm canvas" macht und die Wolle einzeln bei den Pächtern aufkauft. Westerfield, l. c. p. 266.

In *Spanien* kaufen (im 18. Jahrhundert) französische, englische und namentlich holländische Händler die Wollen „dans la main du berger": „Ils paient sur le champ les laines qu'ils vont prendre sur le dos des moutons."

In *Brandenburg* läßt sich bereits Ende des 16., Anfang des 17. Jahrhunderts beobachten: „wie sich frembde und ausslendische Kaufleute unterstehen, etliche verdorbene Handtwercker und Lediggenger in unsern Landen zu bestellen und denselben ansehnliche Summen Geldes zuzufertigen, damit sie die Wulle hin und widder in uns Churfürstenthumb und Landen auffkauffen, die beste Wulle ausschissen und ausserlandes verführen, die grobe untügliche Wulle aber den Wullewebern dieser Lande in Secke verkauffen und sie damit betriegen . . ." Ja, es wird berichtet: „dass etliche unsere eigen unterthanen und Bürger . . . eher die Schaffe abgenommen nach der Wolle lauffen, reiten, fahren, dieselbe bestelen, an sich bringen" usw. Ed. von 1581 bei Mylius V. 2, S. 206. Verordnet: daß keine Wolle hinfür „außerhalb der freien Jahrmärkte" versprochen oder verkauft werden darf. Vgl. Ed. von 1594, ib. S. 217.

Aber wir haben genug andere Zeugnisse, die uns belehren, daß die Wollmärkte bis zum Ende des 18. Jahrhunderts jedenfalls neben dem Landhandel in Blüte standen. Gerade von einem der größten Wollmärkte *Englands*, dem von Cirencester, dem Sitze der Wollstapler Westenglands, wird uns ausdrücklich bestätigt, daß erst um jene Zeit der Wollmarkt durch den Landhandel zunichte gemacht worden sei. Ein Lokalhistoriker schreibt um das Jahr 1800: „But the wool-dealers, travelling the country and buying that commodity at the farmhouses, soon reduced the market for it to a mere nullity." Zit. bei J. Bonwick, Romance of the Wool Trade, 388.

Land- und Markthandel sind in der Wollbranche offenbar lange Zeit nebeneinander hergegangen. Das bestätigt auch die Geschichte des *deutschen* Wollhandels, bei dem wir bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts diese beiden Formen nebeneinander finden. Siehe meine Deutsche VW. 3. Aufl. S. 203. 211.

Aber der Am Ortkauf beschränkt sich nicht auf die Erzeugnisse der Landwirtschaft, weshalb die Bezeichnung „Landhandel", wie ich sagte, nur in einem übertragenen Sinne zutreffend ist. Wir begegnen nämlich dieser Form im 18. Jahrhundert (und schon früher) auch beim Handel mit gewerblichen Erzeugnissen. Folgende Beispiele werden das erweisen.

Kohlen werden in England auf der Grube gekauft (in London auf dem Kohlenmarkte verkauft). Westerfield, l. c. p. 237.

Besonders verbreitet war aber der Einkauf am Erzeugungsorte im **Textilwaren**handel. Schon in den Jahren 1638—1698 sehen wir die Aufkäufer der lombardischen Großhändler in *Schwaben* von Ort zu Ort reisen und Leinwand aufkaufen. E. Nübling, Der Leinwandwanderhandel der Rauhen Alb (H 1, 420). Im 18. Jahrhundert war er wohl allgemein: Die Halstücherfabrikanten im *Voigtlande*, soweit sie nicht selbst zur Messe ziehen, warten „an Ort und Stelle den Verkauf

selber, so gut man kann, ab". Bergius, Neues Pol. und Cam.-Magazin 3, 173.

Von *englischen* Kaufleuten lesen wir: daß sie periodisch in die Webereidistrikte kommen, um sich mit Waren zu versehen. James, Worsted Manufacture, 274.

Ausführlich behandelt Savary im Parf. nég. im Kapitel von den Maklern diesen Fall des Selbsteinkaufs durch den Großhändler in den *französischen* Fabrikationsorten wie Lyon, Rouen, Tours usw. Ist dieser im Gasthof eingetroffen, stellt sich ein ortskundiger „Makler" ein, der ihm Mitteilung macht von den einzelnen Verlegern oder Handwerkern, ihren Spezialitäten, den Vorräten, die sie auf Lager haben oder die zurzeit in Arbeit sind usw. Parf. nég. 2, 273 f. Im 18. Jahrhundert waren die von Dorf zu Dorf ziehenden Aufkäufer von Geweben (und Gespinsten?): „les marchands qui courent les provinces", namentlich im Norden und Westen Frankreichs (Picardie, Bretagne) eine verbreitete Erscheinung. Zahlreiche Belege bei E. Tarle, L'industrie dans les campagnes en France (1910), 46.

Ebenso wurden **Kleineisenwaren** sowohl in den *britischen* wie in den *deutschen* Produktionsstädten in Birmingham, Sheffield, Elberfeld Remscheid usw. eingekauft. Büsch, Sämtl. Schriften 1, 201 f.

Ebenso **Zucker** in Hamburg nach demselben Gewährsmann.

V. Der Niederlagehandel

Nichts kennzeichnet so sehr die Eigenart der Absatzorganisation in der frühkapitalistischen Epoche als diejenige Form des Großhandels, die ich den Niederlagehandel nennen will. Und zwar deshalb so nennen will, weil sich bei ihm alle Handelstätigkeit um die Warenniederlage des einzelnen Kaufmanns herumlagert, auf der und über deren Inhalt die Kaufverträge abgeschlossen werden.

Nicht daß Waren gelagert werden, ist das wesentliche Merkmal dieser Absatzart. Gelagert mußten sie auch schon früher werden, als es noch keinen Niederlagehandel gab. Immer werden sich gewisse Mengen an Waren angesammelt haben, die aufgehoben werden mußten, ehe sie zur Messe gebracht wurden. Diese Aufbewahrung geschah beim einzelnen Händler, oder, was wohl in der Zeit des Kollektivhandels die Regel war, in den allen Kaufleuten eines Orts gemeinsamen Lagerhäusern: den Stahlhöfen, Fondachi usw. Aber hier lagerte die Ware doch nur, bis sie zur Meßherrlichkeit erweckt wurde; lagerte sie gar nicht in ihrer Eigenschaft als Ware, sondern als gewöhnliches Gebrauchsgut[1].

[1] Ein Problem, das mit dem hier erörterten nichts zu tun hat, ist der mittelalterliche Stapelzwang, den einzelne Städte ausübten.

Dasselbe gilt von der Lagerung der Waren in der Gegenwart. Auch der moderne Lieferungshandel muß damit rechnen, daß die Ware eine Zeit lang aufgespeichert werden muß, ehe sie weitergesandt werden kann. Aber der Silo im amerikanischen Getreidehandel, die Entrepôt-Läger in den Einfuhrhäfen: sie spielen doch eine grundsätzlich andere Rolle im Mechanismus der Absatzorganisation als die Lagerungen zur Zeit des Niederlagehandels. In ihnen wird die Ware genau wie in den Zeiten des alten Meßhandels nur naturaliter, wie man es ausdrücken könnte, nicht merkantiliter gespeichert.

Demgegenüber bildet die Niederlage der frühkapitalistischen Zeit den Mittel- und Drehpunkt allen Handels: die Ware wird zur Niederlage gebracht, um dort gehandelt, das heißt aus der Waren- in die Geldform verwandelt zu werden. Sie kann ihre Metamorphose, die sie vorher auf dem Markte erlebt hatte, nun nirgends anders als auf der Niederlage durchmachen. Die Niederlage ist an die Stelle der alten Meßbude getreten. Die sämtlichen Niederlagen der einzelnen Kaufleute eines Ortes stellen gleichsam eine an diesem Orte ununterbrochen abgehaltene Messe dar. Diese Niederlagen hatte Guicciardini im Auge, als er bei der Beschreibung des *Antwerpener* Handels das treffende Wort von der „beständigen Messe" prägte: so mußte sich der Übergang zum Niederlagehandel dem an den Meß- und Markthandel gewöhnten Beurteiler darstellen.

Daß sich nun der Handel auf zahlreichen Niederlagen der einzelnen Kaufleute abspielte, daß die Ware, da sie durch mehrere Hände ging, von Niederlage zu Niederlage wanderte, läßt erkennen, daß der Warenumsatz in dieser Form eine Stufe seiner Entwicklung erklommen hatte, die er nur erreichen konnte bei einer entsprechenden Steigerung der Warenumsätze, die eine entsprechende Vermehrung der Unkosten erträglich machte. Denn eine solche trat zunächst ein dadurch, daß (1.) ständig (2.) viele einzelne Lagerräume hergerichtet werden mußten, in denen (3.) ununterbrochen gehandelt wurde. Voraussetzung dieser Entwicklung war aber wiederum, daß der Einzelkaufmann (oder die Einzelgesellschaft) auch Individualhandel treiben konnte, das heißt, daß der einzelne von Ort zu Ort, sowohl sich selbst wie seine Waren auf eigene Faust bewegen konnte.

Der Niederlagehandel scheint sich zuerst im großen, transatlantischen Verkehr ausgebildet zu haben; er war am meisten beliebt, um Einfuhr und Ausfuhr der Waren über See zu be-

werkstelligen. Dann aber trat er auch im Binnenverkehr dem Markt- und Meßhandel ergänzend zur Seite, so daß er am Ende der frühkapitalistischen Epoche neben dem Meß- und Landhandel in allen Handelszweigen sich eine bedeutsame Stellung errungen hatte.

Ein paar Beispiele werden wiederum das Gesagte erst recht mit Leben erfüllen.

1. Einfuhrhandel (in die europäischen Länder): in den Seeeinfuhrhäfen wird die eingeführte Ware auf Lager genommen: beispielsweise gelbe **Baumwolle,** abseiten der Hamburger Importeure in Hamburg, nachdem die mittelamerikanische in Cadix, die brasilianische in Lissabon, die surinamische in Amsterdam und die ostindische in Liverpool (wohl auf dem Wege der Auktion) eingekauft ist. Im Hamburger Lager kaufen Leipziger Baumwollhandlungen, die die gekaufte Ware selbst wieder auf ihr Lager bringen, von wo sie die Spinner kaufen. Ebenso gibt es in Chemnitz (seit dem Ende des 18. Jahrhunderts) griechische Baumwollhandlungen, die die Baumwolle von griechischen Exporteuren gekauft haben und von ihren Niederlagen an Spinner und Weber verkaufen. Denselben Weg machen die nach Deutschland eingeführten englischen **Garne,** denselben die ausländischen **Färbematerialien** durch. Über die Organisation des Einfuhrhandels in Textilwaren und deren Rohstoffe unterrichtet am besten das Buch von Alb. König. Es war überall dasselbe: die niederrheinischen Tuchfabriken kauften ihre **Wolle** in Holland, wohin sie die Spanier auf die Niederlage geschickt hatten. Beckmann, Beyträge 3 (1780), 432 f. Auch die von den Holländern selbst in Spanien aufgekaufte Wolle ging zum Zweck des Verkaufs auf das Amsterdamer Lager.

Der wichtige **Kolonialwaren**handel nahm (soweit er nicht Meßhandel blieb) ähnliche Formen an: Einkauf auf der Auktion in Amsterdam, London usw.; Stapelung im (deutschen, französischen usw.) Einfuhrhafen: Verkauf vom Lager an das oberländische Haus, das wiederum die Waren in seinen Niederlagen aufstapelt, von wo sie der Krämer kauft. Das ist die Verfassung des deutschen Kolonialwarenhandels bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein.

Weineinfuhr: Mainz hat große Niederlagen von allen französischen Weinarten. Nemnich, Tagebuch, 170.

2. Ausfuhrhandel. Schon in der Zeit, als der europäische Ausfuhrhandel innerhalb der Grenzen Europas sich abgespielt hatte, war der Niederlagehandel in Aufnahme gekommen, namentlich für die Ausfuhr der **Textilwaren.** Ein lehrreiches Beispiel ist die Entwicklung des Handels der *englischen* Merchant adventurers, z. B. mit den Niederlanden. Ursprünglich war dieser Handel natürlich reiner Meßhandel gewesen: noch im 16. Jahrhundert werden in Antwerpen vier Märkte im Jahre abgehalten, auf denen die Merchant adventurers erscheinen.

Aber schon zur Zeit, als Wheeler seine berühmte Abhandlung

über die Merchant adventurers schrieb (1601), scheint der Handel der Merchant adventurers in den Niederlanden die Form des Niederlagehandels angenommen zu haben. Jedoch blieb er mit einem Überrest von Marktmäßigkeit, das heißt Periodizität, behaftet: die englischen Kaufleute benachrichtigten die ausländischen Kunden (z. B. die Deutschen), wann neue Sendungen eingetroffen waren, damit sie sich wieder einfänden. Savary beschreibt uns diesen Handel wie folgt: „C'est dans le magazin des laineries Angloises de Dordrecht que presque tous les Allemands viennent s'en fournir; et afin que les Etrangers n'y envoyent point à faux, ils font sçavoir par des Lettres circulaires, lorsque quelque grande voiture de drap leur est arrivée." Dict. de Comm. 1, 942.

Im 18. Jahrhundert ist unter den Textilwarenfabrikanten und Exporteuren die Sitte offenbar ganz allgemein verbreitet, Niederlagen für Textilwaren in geeigneten Ausfuhrhäfen anzulegen, von wo sie die Exporteure des fremden Landes kaufen. So halten die *ostschweizerischen* Baumwollwarenfabrikanten Depôts (das war der technische Ausdruck) ihrer Waren in Lissabon, Barcelona, Genua, von welchen spanische, portugiesische, italienische Exporteure sie kauften, um sie in die spanisch-portugiesischen Kolonien, nach Nordafrika, Italien usw. zu versenden. H. Wartmann, Handel und Ind. des Kant. St. Gallen, 179 ff. Dasselbe Verfahren beobachten wir bei den *schlesischen* Leinenkaufleuten: 1733 streckt Chr. Mentzel 2000 fl. vor, um in Triest ein „wahres Depostory" zu erbauen. 1755 wird dem Leinwandhändler Hartmann in Hirschberg mitgeteilt, daß alle seine in Lissabon lagernden Waren beim Erdbeben vernichtet seien. Aus dem Archiv der Hirschberger Kaufmanns-Societät mitgeteilt bei Gerstmann, a. a. O. S. 5 6.

Aber auch in andern Zweigen des Ausfuhrhandels war der Niederlagehandel zu Hause. Wir kennen z. B. sehr genau die Organisation des *böhmischen* **Glaswaren**handels und wissen, daß in ihr die Aufstapelung der Waren im fremden (Einfuhr-) Hafen das wichtigste Glied bildete. Der Glashändler begleitete seine Ware zum Beispiel nach Portugal. „War der Glasverleger mit seinen Waren an dem Ort seiner Bestimmung angelangt, so mietete er auf einige Monate ein Gewölbe zur Warenniederlage, woselbst die mitgeführten Glasvorräte ausgepackt und möglichst schnell verkauft wurden." J. A. Hegenbart, Zur Gesch. des böhm. Glashandels, in Mittheil. d. Ver. f. d. Gesch. der Deutschen in Böhmen 4 (1866), 114. Ein reiches Material zur Geschichte des Niederlagehandels, der im Gebiete des Glashandels aus der Hausiererei hervorgegangen ist, enthalten die von E. Schebek, a. a. O. veröffentlichten Selbstbiographien, Geschäftsberichte, Firmengeschichten, Reisebeschreibungen usw.

Eine sehr anschauliche Beschreibung des **Eisen**magazins zu *Stockholm* findet man bei Jars, Metallurgische Reisen 1 (1777), 262.

Über den *englischen* Niederlagehandel im allgemeinen verbreitet sich Defoe, Tradesman. 5. ed. 2, 133 f. „Thus in all the ports of Spain. Portugal, Italy and Turkey, the merchants of London have their houses (as they call them) there; the warehouses are piled full up

to the cielings with English bales." Vgl. noch Hatton, Merch. Magazine. 8. ed. 1725. p. 168.

3. Ein- und Ausfuhrhandel. An den großen Knotenpunkten des Verkehrs — ich komme auf das Problem des Standorts des Handelsgewerbes noch gesondert zu sprechen — häuften sich die Niederlagen, und es läßt sich nicht immer genau trennen, ob sie dem Einfuhr- oder Ausfuhrhandel dienten. Das ist für unsere Zwecke an dieser Stelle auch unnötig, wo nur die für beide Seiten des Handels gleich große Bedeutung der Stapelung in privaten Niederlagen in ein möglichst helles Licht gerückt werden soll.

London war im 18. Jahrhundert die Stadt der Niederlagen und des Niederlagehandels in hervorragendem Maße. Die Beschreibung, die uns die Kaufmannsbücher von der Wesenheit des Londoner Handels geben, lassen das deutlich erkennen. In London, berichtet uns Defoe, dessen Tradesman immer am meisten über diese organisatorischen Probleme auszusagen weiß: siehe z. B. in der Ausgabe von 1727 p. 123. 328. 334; in der von 1745 2, 119. 132. 150, in London werden alle Waren von den Warehouse-Keepers (auch auf die verschiedenen Kategorien der Kaufleute komme ich noch zu sprechen) auf Lager genommen: sei es daß sie die Waren vom Importeur kaufen, um sie einzuführen, sei es daß sie vom inländischen Produzenten (oder Händler) kaufen, um sie auszuführen. Von London gehen die Güter auf die Läger der großen Städte, von diesen auf die in den kleineren, von diesen auf die Dörfer. „The bulk of London makes the trade of England" (2, 132).

Eine ähnliche Rolle wie London spielte *Amsterdam*: „Le Magazin général non seulement de l'Europe, mais même des quatre parties du monde", wie es J. P. Ricard (p. 40) bezeichnet.

Über *Frankfurts a. M.* Niederlagehandel im 18. Jahrhundert berichtet uns ein guter Sachkenner wie folgt: „Auch außer der Messe ist stets eine sehr wichtige Warenniederlage und beträchtlicher Zwischenhandel hierselbst, wodurch eine unsägliche Menge Waren aus England und dessen Kolonien, aus Holland und aus den Ostseeländern nach dem inneren Deutschland, Ungarn, Italien und der Schweiz vertrieben werden; dagegen werden die Handelswaren dieser Länder wie auch Frankreichs nach den nördlichen Gegenden, wie auch nach Polen u. s. w. verhandelt. Vor andern zieht Frankfurt viel französische und holländische Waren aus der ersten Hand; und der Umsatz von **Spezereien** und **Materialwaren, Tabak, Eisenwaren** und von Rhein- und Franken**weinen** ist sehr ansehnlich. Eine Menge hiesiger Kaufleute haben starke Niederlagen von englischen **wollenen, baumwollenen, seidenen** und **kurzen Waren;** von französischen **Tüchern, Seidenzeugen, Mode-** und **Galanteriewaren;** holländische, schlesische und schweizerische **Leinwand** usf. J. Chr. Bohns, Wolerfahrener Kaufmann. 5. Aufl. 1789. 1, 258. Vgl. noch Kanter, a. a. O. S. 24. 40 (für Kolonialwaren).

4. Binnenhandel. Die obengenannten Städte enthielten, abgesehen von den Niederlagen, in denen Einfuhr- und Ausfuhrwaren gestapelt und gehandelt wurden, auch eine Menge solcher Niederlagen,

die dem Umsatze der Waren im Binnenhandel dienten. Und wie sie viele andere. Es ist nämlich festzustellen, daß auch der Binnenhandel sich zu einem guten Teile in der Form des Niederlagehandels abspielte: die Waren wurden in einem dem Produktionsort nahen oder einem größeren Orte auf Lager gebracht und von hier aus verkauft.

So hören wir insbesondere wieder von *London*, daß hierher die gewerblichen Erzeugnisse des Landes auch dann gesandt wurden, wenn sie vom Warehouse-Keeper an den Detaillisten verkauft wurden (Defoe 2, 150).

Ebenso gibt es aber auch in den *englischen* Provinzstädten Niederlagen z. B. für **Textilwaren:** in Bradford benutzen im Jahre 1840 die kleineren Fabrikanten noch die Tuchhalle, während die größeren schon eigene Lagerräume angelegt haben.

Dasselbe erfahren wir von *deutschen* Orten: siehe die Kaufmannsbücher und vgl. z. B. Nemnich, Tagebuch, 126 f. (**Eisenwaren**lager in Hanau).

Ein Stadium in der Entwicklung des **Getreide**handels scheint in allen Ländern der Speicherhandel gebildet zu haben: siehe für *Frankreich* Usher, l. c. p. 76; für *Deutschland* Borgius, Mannheims Getreidehandel, a. a. O.

Zweiunddreifsigstes Kapitel

Der Fernkauf

I. Die vermeintlichen Spuren des Fernkaufs („Lieferungshandels") in früheren Jahrhunderten

Ich kann mir denken, angesichts der bekannten, (meist auf unzureichendem Unterscheidungsvermögen beruhenden) Neigung so vieler Wirtschaftshistoriker, Einrichtungen der Gegenwart in eine möglichst ferne Vergangenheit zurückzuversetzen, daß eine Arbeit erschiene, in der der Nachweis geführt würde: „Lieferungshandel" habe es zu allen Zeiten, sicher aber während des ganzen europäischen Mittelalters „seit den Karolingern" gegeben. Ansätze zu einer solchen Arbeit finden sich schon hier und da in gelegentlichen Äußerungen, die sämtlich darauf zurückzuführen sind, daß man bestimmte Vorkommnisse im Güterverkehr des Mittelalters, die eine gewisse äußerliche Ähnlichkeit mit dem modernen Fernkauf und seiner Technik haben, nicht in ihrer geschichtlichen Eigenart erkannt und deshalb ihrem Wesen nach verkannt hat. Ehe ich die wirklichen Anfänge des Fernkaufs aufdecke, will ich kurz diese irrtümlichen Deutungen erwähnen.

1. Man hat aus bestimmten Wendungen der Kaufmannsbücher und andern Quellen schon des 14. Jahrhunderts auf das Vorhandensein eines „Terminhandels" geschlossen, weil nämlich in ihnen von einem Verkauf „a termine" und „a tempo", „auf Zeit" die Rede ist. Nun muß aber festgestellt werden, daß „vendere a termine" und „vendere a tempo" im mittelalterlichen *Italienisch* soviel wie Kauf auf Kredit (im Gegensatz zum Barkauf) bezeichnet; ebenso der *deutsche* Ausdruck „auf Zeit" kaufen.

„Se tu vendi mercatanzia a termine in Famagosta a persona, che ti piaccia, prendine obrigazione sopra di lui di esser pagato al termine, che gliele dai." Pegolotti (Della dec. 3, 76).

Ebenso unterscheidet Luca Pacioli (1494) Geschäfte a denari contanti und a termine im gleichen Sinne. Aber auch noch Peri, wenn er von einem „Zeithandel" spricht („i negotii di mercanzie quando si trattano a tempo" l. c. 1, 51), denkt dabei nur an einen Verkauf auf Kredit: vgl. p. 54 und Vol. II, Cap. IV. Die von Goldschmidt, Universalgesch., 314 angeführten Fälle von „Zeit-

kauf" im Mittelalter betreffen alle „Kreditkäufe", die G. übrigens selbst mit jenen gleichzusetzen scheint.

Die Verwechslung zwischen „Zeit"- = Lieferungskauf und Kreditkauf läuft auch bei der Auslegung *deutscher* Quellen gelegentlich unter: so sprechen z. B. die von Neumann, Gesch. des Wuchers, 111. 446 ff. beigebrachten Quellenstellen ganz und gar nicht von einem „Kauf auf Zeit", sondern nur von einem Kauf auf Kredit. Selbst im 18. Jahrhundert hieß „auf Zeit" kaufen soviel wie auf Kredit kaufen. Siehe z. B. (Marperger), Neu eröffnete Kauffmannsbörse (1707), 119.

2. mit Vorliebe werden die häufigen Verbote, denen wir im Mittelalter begegnen, Produkte zu verkaufen, ehe sie erzeugt sind: (niemand soll Heringe kaufen, ehe sie gefangen, Korn, ehe es gewachsen, Gewand, ehe es gemacht ist, bestimmen zahlreiche Ordnungen und Beschlüsse), als ein Beweis für das Vorkommen des „Lieferungshandels" in jener Zeit angeführt. Nichts verkehrter als das. Sie beweisen vielmehr gerade das Gegenteil: daß der „Lieferungshandel" unbekannt war. Diese Verbote denken nämlich überhaupt nicht an irgendwelche regelmäßigen Handelsgeschäfte, sondern nur an Notverkäufe, die dazu bestimmt waren, das verbotene Darlehn zu verschleiern.

3. am ehesten scheint es zulässig zu sein, aus dem Vorhandensein des Begriffes „Kaufmannsgut" auf das Vorkommen eines „Lieferungshandels" zu schließen: denn (so sagt man) im „Kaufmannsgut" wird eine „Type", ein „Standard" geschaffen, also muß es doch auch schon Typenhandel gegeben haben. Typenhandel ist aber wie bekannt die höchste Form des „Lieferungshandels". Ich halte auch diese Beweisführung für falsch.

Daß der Begriff „Kaufmannsgut" schon im Mittelalter ausgebildet worden sei, daran ist freilich nicht zu zweifeln. Die *italienischen* und *französischen* Quellen sprechen schon im 12. und 13. Jahrhundert von der Ware, die „bonus et merchadante (mercadante), venalis, bonus et mercantilis, rectus, receptibilis, ydoneus ad recipiendum, bon et loyal" sein soll. Goldschmidt, a. a. O. S. 317.

Die *deutschen* Quellen verlangen Koepmansguet, uprecht, duchtig guet, uprecht, leverbar Koepmansguet, und in den *englischen* ist von „good and merchantable wares" die Rede.

An der Hand dieses Begriffes bildeten sich auch offenbar bestimmte Warenarten zu festen, bekannten Typen aus. Hagedorn (a. a. O. 37, 210 ff.) teilt uns für das 16. Jahrhundert diejenigen Warengattungen mit, die als solche in *Emden* anerkannt waren. Es sind: Osnabrücker Leinen, englische Packleinen, holländische Leinwand, französische Segeltuchrollen, Ulmer Barchent u. a. Hölzer: Danziger Wagenschotten, Dielen und Klappholz, Hamburger resp. Meiburger Dielen, Pech und Teer, Metalle, Danziger Roggen, Danziger Malz,

Holsteiner Hafer usw. Seesalz, Butter, Speck, grobe Käse; Amsterdamer Seife. Selbst fette Ochsen und Rheinwein!

Was bedeutete die Ausbildung des Begriffes „Kaufmannsgut" und bestimmter typischer Warengattungen für den Handelsverkehr? Hat es wirklich beispielsweise in Emden schon im 16. Jahrhundert einen „Typenhandel" in Osnabrücker Leinen oder fetten Ochsen gegeben, den es heute in New York noch nicht gibt? Es ist eine groteske Vorstellung. Die Frage stellen heißt sie verneinen. Hagedorn selbst übrigens belehrt uns an einer andern Stelle (37, 218 ff. 224), daß im 16. Jahrhundert in Emden die „Lieferungsgeschäfte" verschwinden gegenüber den „Kassageschäften", wie er sich ausdrückt.

Was war es also mit dem „Kaufmannsgut"?

Das mittelalterliche (und frühkapitalistische) „Kaufmannsgut" hat natürlich nicht das geringste mit dem modernen Begriff der Standards zu tun: es ist aus völlig anderm Geiste geboren wie dieser. Der Geist, der jene Vorstellung eines Kaufmannsguts erzeugt, ist der Gemeinschaftsgeist: eine Gruppe von Menschen, die durch zahlreiche Bande (nicht nur merkantiler Art) zusammengehalten werden, bildet durch stillschweigendes Übereinkommen eine allgemeine Meinung über das was gut und recht sein soll (das ist die Hauptsache!) aus. Diese allgemeine Meinung wird dann durch die Vertreter dieser Gruppe oder vielleicht auch durch die öffentliche Gewalt anerkannt und bekräftigt. Der Begriff trägt durchaus traditionalistisch-persönliches Gepräge. Demgegenüber werden Standards unter rein rationalen Zweckgesichtspunkten, durchaus äußerlich-mechanisch festgesetzt, werden gemacht, während eine bestimmte Warengattung zu einem Kaufmannsgut geworden war.

Ebenso wenig wie der Begriff Kaufmannsgut innerlich irgend etwas gemein mit dem des Standards hat, ebenso wenig — und noch weniger — war der Handel mit Kaufmannsgut ein Typenhandel. Wir können vielmehr mit Sicherheit annehmen, daß der Handel mit Rohstoffen und Fabrikaten in den italienischen Städten während des Mittelalters oder in den deutschen Städten des 16. Jahrhunderts, die doch den Begriff des „Kaufmannsguts" entwickelt hatten, kein anderer und gewiß technisch nicht höher entwickelter war als der Handel mit den gleichen Waren in Amsterdam oder London im 18. Jahrhundert: es war der alte persönliche Handel, der Handkauf, der hier trotz Kaufmannsgutbegriffes getrieben wurde.

Fragt man, welchen Sinn im Rahmen dieses Handels ein solcher Begriff wie der des Kaufmannsguts haben konnte, so ist darauf zu antworten, daß er in erster Linie dazu da war, für Produzenten und Händler bestimmte (sittliche!) Normen zu schaffen. Daß er aber ferner auch merkantilen Interessen beim Partienhandel dienen konnte, sofern bei diesem natürlich auch gelegentlich Streit über die richtige oder falsche „Lieferung" entstand, da natürlich auch beim Partienkauf niemals die ganze Partie Stück für Stück durchgeprüft werden, sich also beim Eintreffen der Ware ergeben konnte, daß einzelne Bestandteile der Partie fehlerhaft seien.

Im übrigen leugne ich gewiß nicht, daß mit Hilfe des Begriffes Kaufmannsgut auch schon in früheren Jahrhunderten Lieferungsverträge abgeschlossen sind. Was ich behaupte, ist nur dieses: daß das Vorhandensein eines solchen Begriffes noch keinen Beweis für das Vorkommen oder gar das Vorherrschen des Fernkaufs bedeutet, daß die Verbreitung des „Lieferungshandels" vielmehr durch andere Anzeichen selbständig festgestellt werden muß. Sehen wir nun zu, welche Anzeichen es für ein wirkliches Vorkommen des Fernkaufs während der frühkapitalistischen Epoche gibt.

II. Die wirklichen Anfänge des Fernkaufs

1. Warenspekulation und Warenbörse

Im Laufe des 17. Jahrhunderts, vielleicht schon früher, ist eine Reihe von Geschäftsformen ausgebildet worden, die nur zum Betriebe eines „Lieferungshandels" dienen konnten und diesem auch zweifellos gedient haben. Sie sind in den Niederlanden, vermutlich unter jüdischem Einfluß entstanden und zunächst wohl im Aktienhandel, dann aber auch im Warenhandel angewendet worden.

Es sind die drei Formen des „Lieferungshandels", „Terminhandels" (à terme) oder „Zeithandels" (à temps), „wie die Holländer sagen", die uns am genauesten der jüngere Ricard[1] beschreibt, die wir aber auch in andern Kaufmannsbüchern des 17. und 18. Jahrhunderts verzeichnet finden: so erklärt schon Malynes[2]. „To

[1] J. P. Ricard, Nég. d'Amsterdam Ch. VI.

[2] Malynes, Lex mercatoria, 3. ed. 144 f. Nach einer Notiz bei Sayous, Spéculation sur les fanon, 5, findet sich die Stelle auch schon in der Ausgabe von 1629 (!) p. 203.

buy commodities upon Condition is termed by the Civilians 'Capiticus' a capiendo, either to refuse or take upon a penalty" und fügt hinzu: diese Geschäfte würden in den Niederlanden und in einigen französischen Städten: Rouen, Calais gemacht, besonders beim Kauf der Heringe, ehe sie gefangen sind: das Reugeld würde „stell gelt" genannt.

Wir haben es hier offenbar mit einem (1.) Prämiengeschäfte zu tun, das aber (da es nur eine à la Hausse-Spekulation gab) immer nur ein Vorprämiengeschäft (also auch kein „Stellage"-Geschäft trotz des Ausdrucks Stellgelt) sein konnte. Ricard nennt diese Geschäftsart „marché à option". Die beiden andern Geschäftsformen, die er beschreibt, sind (2.) der „marché ferme" und (3.) der „marché conditionel": jener ein reines Termingeschäft (ohne Prämienfestsetzung) immer nur à la Hausse abgeschlossen: dieser der Verkauf einer Warenpartie, die zwar erwartet aber noch nicht eingetroffen ist: ein Geschäft, das der Kaufmann abschließt, um sich gegen einen möglichen Preisfall, der vor der Ankunft der Waren eintreten könnte, zu sichern.

Eine (4.) Form des Fernkaufs beschreibt Büsch[1] wie folgt: „In Europa liegen andere Umstände zum Grunde, wenn der Kaufmann einen Handel auf Lieferung schließt. Eine ihm entstandene Spekulation oder eine eingelaufene große Kommission macht ihm das Bedürfnis eines größeren Vorrats von einer gewissen Ware entstehen, als welche zu der Zeit sich in den Händen seiner Mitbürger oder in einer solchen Nähe befindet, aus welcher er selbst ihn herbeizuschaffen im Stande ist. Ihm ist also das Erbieten eines jeden willkommen, welcher ihm die Ware in bestimmter Zeit herbeizuschaffen verspricht, es sei nun, daß dieselbe schon sich unterwegs befindet oder er sich im Stande glaubt, sie schneller als andere und mit größeren Vorteilen im Preise und Unkosten anzuschaffen. Er nimmt in diesem Wege teil an dem Vorteil von einer Spekulation und einer plötzlich steigenden Nachfrage, die ihm entgehen würde, wenn er eben diese Ware nicht eher verkaufte, als bis er sie zur Stelle hat." Dieser Verkäufer macht also ein Geschäft im Sinne des Ricardschen „marché conditionel".

Fügen wir noch hinzu, daß uns Büsch (a. a. O.) berichtet: (5.) in *China* müsse „natürlich der Handel von Kanton aus in diesem Wege (nämlich als Lieferungshandel) geführt" werden

[1] Büsch, Sämtl. Schriften 1, 260 f.

(„weil die Europäer nicht ins Land reisen dürfen, so schließen insonderheit die dort residierenden Oberkaufleute der Kompagnien mit den Chinesen Kontrakte auf Lieferung derer Waren, welche die Fracht der erwarteten Schiffe ausmachen sollen"), so ist das alles, was uns die Lehrer der Handelswissenschaften über das Vorkommen eines Lieferungshandels innerhalb des Warengroßhandels zu berichten wissen.

Dürfen wir daraufhin schließen, daß (wenigstens an einem der am weitesten fortgeschrittenen Handelsplätze) irgend etwas ähnliches wie eine „Warenbörse" bestanden habe? Oder liegen andere Anzeichen vor, die das Dasein einer solchen Einrichtung wahrscheinlich machen?

Ernsthafte Forscher behaupten es: Joh. Falke hat wohl als erster die Behauptung aufgestellt, daß seit dem 15. (!) Jahrhundert „die allmähliche Erweiterung des Welthandels — zunächst außerhalb Deutschlands — in den Niederlanden — den Warenstapel in die Warenbörse zu verwandeln begonnen" hatte.

Die (in Fragen der Handelsgeschichte des 16. Jahrhunderts) große Autorität Rich. Ehrenbergs, der sich diese Ansicht zu eigen macht und das Aufkommen einer Warenbörse zunächst in Antwerpen, wenigstens im 16. Jahrhundert, behauptet[2], hat es bewirkt, daß heute die Entstehung einer Warenbörse mindestens seit dem 16. Jahrhundert als eine unbestrittene und unbestreitbare Tatsache angenommen wird.

Ich wage gleichwohl die Richtigkeit dieser allgemeinen Meinung in Zweifel zu ziehen. Ich bin der Ansicht, daß es irgend etwas, das auch nur entfernt verwandt ist mit dem, was wir heute unter einer Warenbörse verstehen, das heißt[3]: eine Einrichtung, mittels welcher innerhalb eines größeren Kreises von Kaufleuten regelmäßig Fernkäufe (Lieferungsgeschäfte) über fungible Waren abgeschlossen werden, vor dem 19. Jahr-

[1] Joh. Falke, Die Geschichte des deutschen Handels 2 (1860), 343 ff.

[2] R. Ehrenberg, Zeitalter der Fugger, öfters.

[3] Das Wort „Börse" hat ein halbes Dutzend verschiedene Bedeutungen, weshalb es nötig ist, jedesmal genau zu sagen, was man im gegebenen Falle mit dem Worte bezeichnen will. Die nicht genügend scharfe Unterscheidung der verschiedenen Begriffe, die der Ausdruck „Börse" deckt, hat (ähnlich wie wir es bei dem Worte „Post" erlebt haben) zu schlimmen Konfusionen geführt. Siehe im übrigen unten das 36. Kapitel.

hundert in keinem Orte Europas gegeben hat, nicht in Hamburg, nicht in London, nicht in Amsterdam, nicht also in den drei größten Handelsstädten der frühkapitalistischen Epoche, geschweige denn an kleineren Plätzen.

Meine Gründe sind folgende:

1. ich will nicht darauf bestehen, daß während des 17. und einem großen Teil des 18. Jahrhunderts sowohl in Amsterdam[1] als in Hamburg[2] die „Zeitgeschäfte" verboten oder doch mehr oder weniger durch die Gesetzgebung beschränkt waren; ich will ferner nicht darauf bestehen, daß mit dem Abschluß aller der genannten Geschäfte ungeheure Formalitäten verknüpft waren: meist mußten ein Notar und zwei Zeugen bemüht werden[3].

Ich will vielmehr annehmen, und wenn wir Ricard Glauben schenken wollen, war dem wirklich so, daß einige der genannten Geschäfte häufig abgeschlossen wurden: „il se fait un nombre incroyable de parties" berichtet Ricard von Amsterdam: so handelte es sich doch in diesen Fällen ausschließlich um reine Differenzgeschäfte, die mit dem effektiven Handel in gar keiner, wie immer gearteten, Beziehung standen. Das betonen alle unsere Gewährsmänner immer und immer wieder.

Die Warentermingeschäfte waren eine unmittelbare Fortsetzung der noch im 17. Jahrhundert üblichen Wettverträge, eine der damals — in den Zeiten höchster Spielwut! — beliebten Formen des Glücksspiels. Statt daß man, wie bisher, wettete: wieviel Wallfische heimgebracht werden würden, wenn sie zurückkehrten usw. (siehe Ricard, 427), schloß man nun Differenzgeschäfte ab. „Der Schachergeist ist dermaßen in Amsterdam verbreitet, daß man absolut Geschäfte machen muß, es sei auf welche Art es wolle", meint Ricard, der uns dann ausdrücklich erklärt (S. 57), daß man Termingeschäfte in den meisten Fällen (le plus souvent) nur als Differenzgeschäfte abschließe. Ingleichen bemerkt Büsch (Schriften 1, 264), daß „dies (nämlich die reinen Differenzgeschäfte) keine Handlung eines vernünftigen, sondern bloß eines spielsüchtigen Mannes" ist. Und er fügt hinzu: „In der Tat hört man auch unter Kaufleuten selbst von dergleichen Vorfällen selten."

2. im Vorbeigehen will ich bemerken, daß es während der ganzen frühkapitalistischen Epoche, trotz, wie wir glauben müssen, häufiger Termingeschäfte, nicht einmal zu etwas wie unserer heutigen Terminbörse kam. Die Geschäfte blieben durchaus

[1] Sayous, l. c. p. 5 ff.
[2] E. Baasch, Gesch. der Hamburger Handelskammer 1, 138 ff.
[3] Ricard, l. c. p. 56.

Einzelgeschäfte höchstpersönlicher Natur[1]. Es fehlte die Parteienbildung und die durch sie hervorgerufene Börsenstimmung. Es fehlte auch ein Abrechnungsmechanismus von Partei zu Partei, vielmehr „clearierte" jeder Makler für jeden Spekulanten gesondert Käufe und Verkäufe. Ich wies oben (siehe Seite 204 f.) schon darauf hin, daß jeder Spekulant Käufer und Verkäufer war, und daß bis ins 19. Jahrhundert die à la baisse-Spekulation unbekannt blieb, weshalb die Contremine fehlte. Nun hat es doch aber nur einen Sinn von einer Terminbörse zu sprechen, wenn die Spekulation von einer Hausse- und einer Baissepartei getragen und damit zu einer Kollektivangelegenheit der gesamten in der „Börse" vereinigten Spekulantenschar gemacht wird. Diese Merkmale fehlten aber wie gesagt der Warenspekulation vor dem 19. Jahrhundert selbst in Amsterdam.

3. was von Lieferungsgeschäften übrig blieb, die keine reinen Differenzgeschäfte, richtiger (da ihnen jeder Bezug zum Effektivhandel also auch der einer Versicherung fehlte) Spielgeschäfte waren, die also dem Effektivhandel dienten, waren durchaus Ausnahmen.

Diese Auffassung müssen wir gewinnen, wenn wir die Quellen mit Aufmerksamkeit lesen. Immer wieder begegnen wir den Warnungen und Ermahnungen zur Vorsicht. Selbst in Amsterdam, erfahren wir, wurden die marchés conditionels häufig nicht innegehalten, weshalb sie stets schriftlich abgeschlossen werden mußten. Büsch handelt die sämtlichen Lieferungsgeschäfte unter dem Rubrum ab: „Von einigen minder gewöhnlichen Arten, die Handlung zu betreiben." Überall wird uns ausdrücklich gesagt: es gibt einzelne Fälle, in denen Lieferungsverträge aus den und den Gründen meist zum Zwecke besonderer Spekulationen abgeschlossen werden.

Und die Hauptsache: nirgends werden die Fernkäufe als ein Bestandteil des regelmäßigen Warenhandels bezeichnet, der vielmehr ganz für sich ohne jede Beziehung auf die Lieferungsgeschäfte beschrieben wird: man lese welches Kaufmannsbuch man wolle[2]. Möge man also, und dazu

[1] Es ist ein Verdienst von Sayous, auf diesen höchstpersönlichen Charakter der früheren Spekulation hingewiesen zu haben: siehe Spéculation sur les fanons, p. 12. Die Grundverschiedenheit zwischen der Spekulation im 17. und 18. Jahrhundert und der heutigen betont auch S. nicht scharf genug.

[2] Vgl. außer den schon genannten noch Joh. C. May, §§ 932 ff.: Leuchs, §§ 100. 117.

hat man gewiß ein Recht, in den Lieferungsgeschäften der frühkapitalistischen Epoche bedeutsame Keime für eine spätere Revolutionierung des Warenhandels erblicken: eingetreten war diese vor dem 19. Jahrhundert noch nicht. Die Form, in der sich der Handelsverkehr auch an den größten Handelsplätzen abspielte, blieb während der ganzen frühkapitalistischen Epoche der Handkauf, in seinen beiden uns bekannten Ausgestaltungen des Auktions- und des Niederlagehandels. Von einer Warenbörse finden wir keine Spur.

2. Lieferungsgeschäfte im Rahmen der alten Handelsorganisation

Es war naheliegend, daß die Kaufleute in dem Maße, wie sich die Gelegenheiten zum freien Warenversand sowie zur brieflichen Verständigung vermehrten, anfingen, zwischen ihren nach wie vor erfolgenden persönlichen Begegnungen auf der Messe oder auf der Niederlage Bestellungen auf Warenpartien zu machen, die noch nicht an Ort und Stelle dalagen, sondern erst „geliefert" werden mußten. Wir hören davon seit dem Ende des 16. Jahrhunderts, das heißt seit insbesondere die Postorganisation sich zu entwickeln anfing. Von Probeversand ist dabei nicht die Rede. Wir dürfen also annehmen, daß hier der traditionalistische Begriff des „Kaufmannsgutes", dessen konservativer Charakter darin deutlich in die Erscheinung tritt, zur Verständigung herangezogen wurde: es waren gleichsam nur Nachbestellungen schon früher gekaufter Warenpartien. Es blieb alles im alten Gleise: die persönliche Aussprache und die eigens vorgenommene Besichtigung der Waren wurden nur in diesen Zwischenkäufen einmal ausgelassen. Man hatte sich schon so oft persönlich verständigt und man würde sich sehr bald wieder persönlich verständigen. Dieser „Lieferungshandel" ist engstens mit dem alten Handkauf verknüpft. Er trägt durchaus kein revolutionäres Prinzip in sich. Deshalb ist er für die Entwicklung nur dadurch bedeutungsvoll, daß er den Handelsmann auf die neuen Formen vorbereitete. Ein paar Beispiele werden die Natur dieses gelegentlichen Lieferungshandels erkennen lassen.

Wir begegnen ihm schon im Mittelalter. Ott Ruland bestellt häufig ganze Warenpartien im voraus bei den Produzenten, die er für gewöhnlich entweder persönlich in ihrer Werkstatt aufsucht oder auf den Messen trifft, wo er dann die Verträge in durchaus herkömmlicher Weise abschließt: „item mer hab ich Ott Ruland von Fricz Tischler von Salczburg sein arbait kauft was er machen mag von lichtmeß über drew jar, ye 1 tuczet wagtafeln (folgt die Detaillierung

der Sorten) item daran hat enphangen 15 ungrisch in golt." Auf der Herbstmesse 1452 kauft er von dem persönlich anwesenden Verleger Johann Hagen von Ach „400 tuch von Ach" . . . „daran hat er enpfangen von mir 1100 gulden und 86 gulden rh. und sol mir die libern 8 sawm auf Martini und 8 sawm auf Weihnachten" usw. „item das ich Ott Ruland mit dem Kaspar von Dorneck gerett hab umb ain hundert arras: ich hab aber kain kauff mit im gemacht und die farb soll sein 35 grin und 35 bron und 15 rott und 15 liechtblaw und kornblaw und schwartz. Schickt er mir die so soll ims zahlen in die nechst herbstmeß im 51. jar. Schickt er mirs nit, so bin ich im nichts schuldig." Ott Rulands HB., ed. Hassler, 9. 15 ff. 19 f. 26.

Von den *Bozener* Märkten wird uns gegen Ende des 16. Jahrhunderts berichtet: „Zu dem so werden durch solliche glauben und Trauenthandlung vil Kaufmannswaren auf khonfftiger lifferung verhanndelt." Erst in Abwesenheit der Kaufleute kämen sie in Bozen an. Gerh. Bückling, a. a. O. 84. (Aber die Kaufleute kamen doch schließlich noch nach Bozen: der Meßhandel blieb unberührt.)

Malynes (l. c. p. 91) beschreibt uns eine Art von Lieferungsgeschäften, die *Londoner* Importeure mit ausländischen Kaufleuten — immer übrigens mittels eines notariell aufgesetzten Kontrakts! — abzuschließen pflegten, wie folgt: „a London Merchant doth Contract with a Merchant stranger here, and Buyeth of him a certain Commodity, whereof the goodness is commonly known by the mark or otherwise by the Fabrick or making; as Velvets, Sattin, Silks, Fustians or other Commodities to be here delivered unto him by such a day or within so many Moneths, at the price agreed upon between them, with the manner of payment, and other conditions agreed also."

Ein Krämer in einer englischen Landstadt bestellt (im 18. Jahrhundert) bei einem Grossisten in London eine Partie Waren; er hofft, sie werde gut ausfallen: „tho' I cannot be at London to look them out my self", was also wohl die Regel bildete. Defoe, Tradesman (1727), 19.

Solche gelegentlichen Bestellungen hat wohl auch Savary (Parf. nég. 2, 104) im Auge, wenn er schreibt: „quand les marchands des provinces mandent (demandent) des marchandises, il faut exécuter leur mémoire ponctuellement, tant pour les qualitez, bontez, aunages que pour les prix des marchandises." Da er uns eben versichert hat (l. c. p. 101), daß sich der Handel der Grossisten mit den *französischen* Provinzhändlern im wesentlichen auf den Messen abspiele, so kann es sich auch in diesen Fällen der direkten Bestellung nur um Ausnahmen gehandelt haben.

3. Die Revolutionierung der alten Handelsorganisation

Wenn man sich darüber klar ist, daß der Fernkauf, wie er heute die Handelsorganisation beherrscht, einer völlig andern Welt angehört als der der alten traditionalistisch-statischen Organisation des Handels entsprechende Handkauf, daß er in sich ein neues Prinzip verkörpert, das neue Kräfte auszulösen

neue Ordnungen zu schaffen imstande war, so wird man, wenn man seinen Anfängen auf die Spur kommen will, dort Umschau halten müssen, wo wirklich grundstürzende Neuerungen der gesamten Wirtschaftsverfassung sich vorbereiteten, an deren Herbeiführung die neue Organisation des Handels beteiligt ist. Da sind es vor allem drei Ereignisse, die eine völlige Wandlung der bisher geltenden Wirtschaftsprinzipien und des bisher üblichen Verhaltens der Wirtschaftssubjekte bedeuten: als zum ersten Male ein Kaufmann einem Produzenten Aufträge erteilte, als er zum ersten Male Proben versandte und den Proben Reisende nachschickte, und als er zum ersten Male eine umfassende Lieferung von Waren übernahm, die er noch nicht besaß. Im folgenden werde ich von diesen drei Ereignissen reden, kurz von dem ersten, ausführlicher von den beiden andern.

a) Die Bestellungen beim Produzenten

Zweifellos liegt hier ein „Lieferungsgeschäft" zugrunde: der Produzent übernimmt die „Lieferung" einer Ware, die er noch nicht besitzt, ja die noch nicht einmal gemacht ist. An sich ist der Fall harmlos. Auch in einer statisch-handwerksmäßigen Wirtschaft kann ein solches Lieferungsversprechen Platz finden, wenn es sich in den alten Bahnen traditionalistischer Produktion bewegt. Das Geschäft trägt aber den Keim der Zerstörung in sich: deshalb, weil es der Anfang vom Ende handwerksmäßiger Organisation zu sein pflegt. Hier sehen wir eines der Mittel vor uns, wie der Kapitalismus sich der gewerblichen Produktion bemächtigt. Ich gehe deshalb an dieser Stelle nicht näher auf diese Form der Lieferungsgeschäfte ein, weil sie uns in einem andern Zusammenhang, dort, wo wir den Entstehungsursachen des gewerblichen Kapitalismus nachspüren werden, noch sehr lebhaft beschäftigen wird.

b) Der Handel nach Probe

So unscheinbar ein Warenpröbchen oder ein Stoffmusterchen zu sein pflegt, so wohnt ihnen doch eine ungeheure dynamische Kraft von ganz unabsehbarer Wirkungsweite inne.

Erst die Probe zerreißt die uralten persönlichen Beziehungen zwischen Händler und Händler und trennt diese von ihrer Ware. Erst die Probe macht einen regelmäßigen Fernkauf möglich und schafft damit die Bedingung für die Auswirkung des kunstvollen Mechanismus, der heute die Organisation des Warenhandels dar-

stellt. Aber so weittragend auch diese zersetzende und auflösende, zugleich aber auch schaffende und aufbauende Wirkung der Probe ist, so erschöpft sich darin ihre Bedeutung für die Neuorganisation des Handels noch keineswegs. Ihr revolutionierender Einfluß wird zum andern dadurch begründet, daß sie erst die Mittel schafft, einen aggressiven Handel zu organisieren. Solange der Kaufmann seine Warenpartie wie die Schnecke ihr Haus immer mit sich trägt, solange ist er — er sei denn ein Hausierer — zur Passivität verurteilt. Er muß in seinem Gewölbe der Kunden warten, wie es der kaufmännische Sittenkodex vorschreibt, dessen Normen durchaus mit dem alten Handkauf im Einklang stehen und nur mit diesem und durch diesen ihrer Durchführung sicher werden.

Mit der Probe und dem Muster, die er frei hinaus in die Welt, nach allen Richtungen der Windrose senden kann, gewinnt der Kaufmann erst seine Bewegungsfreiheit, die ihm nun auch die tatsächliche Möglichkeit geben, den Kunden anzugreifen, nachdem der Geist im Wirtschaftsleben, nachdem Sitte und Gesetz ihm die rechtliche und moralische Freiheit gegeben haben, es zu tun. Dieses der Probe innewohnende antistatische Prinzip fühlen die Sittenlehrer, als die Gepflogenheit des Handels nach Probe aufkommt, sehr deutlich heraus, und deswegen verdammen sie die neue Handelsform als gegen die guten Sitten verstoßend durchaus. Der Handel nach Probe sprengt die Marktorganisation, die allen Gesetzen und Sittennormen des Mittelalters und der frühkapitalistischen Epoche als die allein natürliche und statthafte Form des Güterabsatzes erschienen war.

Es bedeutet nur eine Steigerung der im Prinzip des Probenversands gelegenen auflösenden und treibenden Kraft, wenn den Proben Reisende nachgeschickt werden, die an der Hand der Proben die Bestellungen bei den Kunden einsammeln sollen.

Wann ist nun, so fragen wir, diese neue Form des Handels aufgekommen? Wann wird der Handel nach Proben eine regelmäßige Form des Güterabsatzes?

Goldschmidt[1] antwortet auf diese Frage natürlich: im 13. Jahrhundert.

Ich vermag mir beim besten Willen, angesichts der damaligen Transportverhältnisse, nicht vorzustellen, wie ein Fernkauf, der ausschließlich auf Probenversand aufgebaut ist, während des

[1] Universalgeschichte, 316.

Mittelalters und auch noch im 16. Jahrhundert hätte ausgeführt werden sollen. Wer beförderte die Briefe, wer sorgte für den Probenversand? Denn wir müssen uns klarmachen, daß eine regelmäßige Korrespondenz und eine regelmäßige Paketbeförderung ebenso unerläßliche Vorbedingungen für einen Fernkauf sind, wie dann die leichte Möglichkeit und beliebige Gelegenheit, die bestellte Ware von einem berufsmäßig organisierten Fuhrwesen und durch selbständige Spediteure nach allen Richtungen versenden lassen zu können. Diese äußeren Vorbedingungen — von den inneren Vorbedingungen, die in einer entsprechenden geistigen Disposition zu suchen sind, will ich gar nicht reden — waren in keinem Lande Europas *vor* dem 17. Jahrhundert erfüllt, wie das meine Darstellung der Entwicklung des Verkehrswesens wohl erwiesen hat. Deshalb muß man auf Grund allgemeiner Erwägungen zu dem Schlusse kommen: vor dem 17. Jahrhundert *konnte* es keinen Fernkauf, keinen Handel nach Probe geben. Immer diesen als ständige Einrichtung gedacht: daß auch früher schon hie und da einmal ein Kauf nach Probe abgeschlossen ist, wer möchte daran zweifeln? Aber das sind doch keine Dinge, die den Soziologen interessieren.

Nun bestätigen aber auch die Quellen mit erfreulicher Übereinstimmung und Eindeutigkeit die Richtigkeit jenes Schlusses: kein Kaufmannsbuch des 16. und 17. Jahrhunderts kennt den Kauf nach Probe. Und wir werden in diesem Falle den e silentio Beweis ohne weiteres als gültig zulassen müssen. Andererseits besitzen wir aus den *letzten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts* eine Reihe von Zeugnissen, die ausdrücklich bekunden, daß der Kauf nach Probe in Aufnahme gekommen sei. Wir können sogar seine Entstehung in einzelnen Fällen fast bis auf das Jahr und den Ort genau feststellen und müssen erstaunen gegenüber der Tatsache, daß an völlig voneinander getrennten Plätzen, zwischen denen sicher keine Beziehungen bestanden haben, fast zu gleicher Zeit der Handel nach Probe sogar unter sehr ähnlichen Begleiterscheinungen auftaucht. Diese Übereinstimmung in der Entwicklungsgeschichte dieser Handelsform wird uns auch die richtige Deutung der Ursachen ihrer Entstehung erleichtern. Am besten, wenn wir an der Hand der Quellen an einigen bedeutsamen Fällen, in denen der Handel nach Probe neu in die Erscheinung tritt, uns die näheren Umstände, unter denen die Neuerung sich einführt, uns klar zu machen versuchen.

Am deutlichsten können wir die Vorgänge, die zur Entstehung des Handels nach Probe geführt haben, auf dem Gebiete des **Getreide**handels verfolgen. Für diesen besitzen wir ungefähr aus derselben Zeit — Ende des 17., Anfang des 18. Jahrhunderts — sowohl aus Frankreich als aus England genaue Berichte über die erfolgte Umbildung, deren Anfang wir danach ziemlich auf Tag und Stunde zu bestimmen vermögen.

In einer Denkschrift aus dem Jahre 1699 schreibt ein gewisser De Poix über *Frankreich*: „Ich habe mir erzählen lassen, daß $^3/_4$ der während der letzten Wochen von Beauce nach Paris gebrachten 1200 Sétiers Getreide nicht auf dem Markte, zu Marktpreisen in Übereinstimmung mit den Ordonnanzen verkauft sind. Sie sind verkauft zu Preisen, die außerhalb des Marktes, in den Gasthöfen und Cafés, gemacht worden sind. Die Bauern bringen Proben in ihren Schnupftüchern oder in ihren Taschen und feilschen mit den Kaufleuten über ihren Näpfen. Die Preise werden vereinbart, dann gehen sie getrennt auf den Markt, wo sie sich wieder begegnen. Sie öffnen die Säcke und erwecken den Glauben, daß sie nun den Preis ausmachen. Das Getreide wird gemessen und abgefahren oder auf Pferden oder Maultieren von den Käufern und den Müllern zur Stadt gebracht. (Die Bürger sehen sich dadurch das Getreide vor der Nase weggeführt.) Inzwischen senden diese Aufkäufer und Marktspekulanten auf den Farmen herum und schleppen massenhaft Getreide weg, das sie auf Grund von Proben gekauft haben, zu dem hinzu, was sie auf dem Markte erworben haben." Nach einem Ms. in der Bibl. nat.: Usher, Hist. of the Grain Tr. in Fr. 91/92. Ähnliche Berichte gibt es aus jener Zeit zu Dutzenden.

Für *England* genügt es, auf die Darstellung bei Defoe, Tradesman 2[5], 265 zu verweisen. Dort beschreibt er „die neue Methode des Kaufes und Verkaufes von Korn und Malz", die unlängst, jüngst (of late) bedeutend an Verbreitung zugenommen habe. Es ist der Handel nach Probe, „wie sie es nennen" („by samples only", „as 'tis called"), mittels dessen ein gewaltiger (prodigious) Getreidehandel in den nahe bei London gelegenen Marktstädten getrieben werde, „von dem wenig oder nichts zu sehen ist". Die Beschreibung wörtlich hier wiederzugeben erübrigt sich, da sie mit der des französischen Gewährsmanns fast ganz genau übereinstimmt.

Halten wir Umschau nach den Gründen dieser Neuerung, so wird uns sowohl von den französischen als von den englischen Gewährsmännern zunächst als Grund angegeben: Käufer und Verkäufer wollen sich von den lästigen Beschränkungen und Umständlichkeiten, die mit dem Markthandel verbunden sind, befreien. Defoe erachtet deshalb auch den neuen Handel für „äußerst ungesetzlich" (utterly unlawful) und verurteilt ihn durchaus. Aber natürlich müssen wir nach tieferen Ursachen suchen, die eine Befreiung vom Marktverkehr gerade in jener Zeit so dringlich machten. Und die können nur in der zunehmenden Bedeutung des Getreidehandels und in dem immer stärkeren Hervortreten der Großhändler gefunden werden. Fragen wir weiter, was die rasche Ausdehnung des Getreidehandels seit Ende

des 17. Jahrhunderts veranlaßt hatte, so erhalten wir zur Antwort: das Anwachsen der beiden Hauptstädte Paris und London. Das war zweifellos mit daran schuld, kann aber nicht die plötzliche Expansion des Getreidehandels erklären. Diese hatte vielmehr ihren Grund in der rasch steigenden Nachfrage nach Getreide seitens der Armeen, die infolge der Kriege Ludwigs XIV. in allen Staaten sich in jenen Jahrzehnten rasch vermehrt hatten. Für *Frankreich* wird es uns ausdrücklich bestätigt, daß die Nachfrage der Armee die große Unruhe in den Getreidehandel bringe. Siehe die Aussage Delamares bei Usher, p. 117. 323. Für *England* sprechen die Ausfuhrziffern ein beredtes Wort: sie beweisen, daß sicher nicht allein die steigende Nachfrage Londons den Getreidehandel revolutionierte, sondern ebenso die rasch wachsende Ausfuhr. Die betrug:

im Durchschnitt der Jahre

1697—1700	17 792	Qtrs.
1700—1710	107 116	„
1710—1720	112 020	„

Wohin gingen diese Massen? Nach Amsterdam. Was taten sie dort? Sie wurden durch den Handel unter die Armeen verteilt. Vgl. im übrigen die Darstellung im 1. Abschnitt des 6. Hauptabschnitts und in ‚Krieg und Kapitalismus' 136 ff.

Nun erfahren wir aber, daß auch in andern Handelszweigen sich ungefähr um dieselbe Zeit der Handel nach Proben einbürgert, in Handelszweigen, die mit dem Kriege und dem Heeresbedarfe nur in einer entfernten Beziehung stehen, wie z. B. dem **Tuchhandel** (obwohl der älteste mir bekannte Tuchkauf nach Probe ebenfalls in einem Heereslieferungsvertrage vorkommt: siehe ‚Krieg und Kapitalismus', 169; vgl. auch noch den Artikel „Kleider" bei Krünitz 40, 305). Im letzten Viertel des 17. Jahrhunderts kommt die Versendung von Musterkollektionen, „Letters of Patterns", abseiten der *englischen* Provinztuchmacher an die Faktoren von Blackwell Hall auf. Abstract of Grievances p. 7; bei Westerfield, 301. Was konnte hier der Anlaß zu der Neuerung sein? Zunächst die veränderte Organisation des Handels in Blackwell Hall, von der wir uns schon überzeugt haben: siehe oben Seite 484 f. Sodann aber — und das ist wichtig — gewährte offenbar die Verbesserung des Verkehrswesens zum ersten Male die Möglichkeit, einen Fernkauf auf der Unterlage des Musterversands zu tätigen, die einzelne strebsame Produzenten und Händler auszunutzen verstanden. Wir besitzen ein sehr wertvolles zeitgenössisches Bekenntnis, das deutlich beweist, wie es die seit den letzten Jahrzehnten regelmäßige Fuhrorganisation und Postorganisation sind, die den Probenversand und damit den Handel nach Probe ermöglichen: „Carriers and Waggoners" fahren „constantly from their respective counties to London and so back" und geben „security for their regular carriage". Haynes, View of the present state of the clothing trade in England (1706), 90/91; bei Westerfield, l. c.

Ich denke, wir dürfen diese Einzelfeststellung verallgemeinern und sagen: daß der Handel nach Probe sich seit dem Ende des 17. Jahrhunderts infolge der verbesserten Verkehrsorganisation zu einer allgemeinen Organisation des Handels zu entwickeln begann. Für die Richtigkeit dieser Annahme spricht u. a. auch die Tatsache, daß im Parfait négociant vom Handel nach Probe noch mit keinem Wort die Rede ist, daß aber in dem ein Menschenalter später erschienenen Dictionnaire de Commerce unter dem Stichwort „Eschantillon" schon eine richtige Erklärung des Begriffes der Proben und Muster und ihrer Funktion im Handel sich findet.

Aber ich möchte in meiner Feststellung das Wort „begann" unterstreichen. Wir erleben um die Wende des 17. zum 18. Jahrhundert die Anfänge der neuen Handelsform, die aber das ganze 18. Jahrhundert hindurch noch nicht recht zur Entwicklung gelangt ist. Ich wies schon darauf hin, daß lange Zeit hindurch der Handel nach Probe sich im Rahmen des alten Handkaufs abgespielt hat: man bediente sich zwar der Proben, schloß aber den Handelsvertrag selbst noch Auge in Auge und in Gegenwart der Warenpartie auf dem Lager ab. Daß diese Gepflogenheit noch im 18. Jahrhundert allgemein geübt wurde, dafür legt die Art und Weise Zeugnis ab, wie an dem ersten Handelsplatze der Erde, in *Amsterdam*, selbst der Kornhandel gehandhabt wurde: er blieb Niederlagehandel, bei dem die Proben nur gleichsam als Vorbereitung dienten, wie uns das Marperger anschaulich geschildert hat. Diese Schilderung enthält auch eine Bestätigung der Richtigkeit meines vorhin aufgestellten Satzes, daß man unter einer „Warenbörse" im 18. Jahrhundert etwas grundanderes als heute verstand.

„Außer dieser ersten Stadt-Börse hat Amsterdam noch eine sogenannte Korn-Börse . . . Rund herum . . . hat man einen breiten überdeckten . . . Gang, darunter ein jeder Korn-Händler sein verschlossenes Kästlein hat, in welchen er seine Proben zu verschließen pfleget . . . Die Kornhändler versammeln sich hierselbst täglich 2 mal. Es ist auch dreymal in der Woche . . . Markt-Tag vor die Kauffleut der umliegenden Dörffer, da dieselbe ihre Muster-Säcke von allerhand Korn vorzeigen und darauff handeln. Nach geschlossenem Handel gehen die Kauffleut oder Mäckler mit denen Mustern nach den Pack-Häusern oder Korn-Boden (Kooren Soleers genannt), um ihren Käuffern zu zeigen, dass das Gut mit den Mustern übereinkomme, wormitt die Lieferung geschiehet." P. J. Marperger, Erläuterung der holländischen und sonderley der amsterdamer Geld- und Wechsel-Preiss-Couranten

etc. (o. J.), S. 24/25. Für *Hamburg* beschreibt uns Kegel, a. a. O. S. 207 ff., noch im Anfang des 19. Jahrhunderts die Organisation ganz ähnlich.

Für die Unfertigkeit des Fernkaufs spricht auch die Tatsache, daß der Geschäftsreisende, dieser Träger des Musterhandels, erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts häufiger aufzutreten beginnt, offenbar schon eine Folgeerscheinung der industriellen Revolution der 1780er Jahre ist[1]. Die großen Kaufmannslexika des 18. Jahrhunderts kennen ihn noch nicht. Er fällt ganz in die hochkapitalistische Epoche, der auch der Fernkauf nach Probe als vorherrschende Handelsform im wesentlichen angehört.

c) *Die Staats-, insonderheit Heereslieferungen*

Noch einer Eigenart des Fernkaufs haben wir uns bewußt zu werden, in der seine revolutionäre Kraft sich ebenso stark offenbart wie in den bisher betrachteten Zügen: das ist die Eigenart, die ihn im strengen Sinne zum Lieferungshandel macht, wenn man darunter versteht: eine Abmachung, wonach sich jemand verpflichtet, Waren, die noch nicht vorhanden sind, in einem das traditionelle Maß überschreitenden Betrage herbeizuschaffen. Das ist der Blankoverkauf im großen Stile. Bei ihm tritt das dynamische Prinzip des Fernkaufs erst so recht deutlich in die Erscheinung. Hatte aller Partie-, aller Handkauf auf dem Grundgedanken beruht: verkauft wird, was erzeugt ist, so wird nun im Lieferungshandel zur Leitidee der Gedanke: erzeugt wird, was verkauft ist. Und handelt es sich dabei um große Massen von Gütern, geht der Blankoverkauf nicht von der üblichen Menge der gehandelten oder erzeugten Waren aus, sondern wird er von einem schrankenlosen Spekulationstriebe oder von einer rasch über das gewohnte Maß hinauswachsenden Nachfrage nach Gütern bestimmt, so bedeutet er, wie ersichtlich, eine starke Beunruhigung und Aufrüttelung von Handel und Produktion.

Wo, so müssen wir fragen, gab es im Zeitalter des Handwerks und des Frühkapitalismus eine Macht, die willens und imstande war, sich dieser wuchtigen Waffe des Blankoverkaufs zu bedienen, um mit ihr alle Produktions- und Absatzverhältnisse zu zertrümmern?

[1] Vgl. Wölfel, Der Handlungsreisende, 25 und öfters.

Im Umkreise des alltäglichen Wirtschaftslebens werden wir sie vergeblich suchen. Selbst der Großhandel jener Jahrhunderte war ja im Grunde ganz und gar von traditionalistischem Geiste erfüllt. Selbst auf dem Gebiete der reinen Spekulation überschritt er die Grenze nicht, die die Hausse- von der Baissespekulation und damit die alte von der neuen Welt trennt: wir stellten fest, daß nur ganz zaghaft der à la hausse-Spekulation ein spekulativer Verkauf entgegentrat, der sich aber meist auf vorhandene oder erwartete Ware beschränkte.

Nein: es gab nur eine Stelle inmitten der alten statischen Welt, von der aus eine solche Neuerung wie die Handelsgepflogenheit des Blankoverkaufs ausgehen oder angeregt werden konnte; das war die Stelle, die wir so oft als den eigentlichen Revolutionsherd erkennen: der Staat und seine Armee. Hier in den Bestellungen des Staates insbesondere für die Heere liegt die eigentliche Wurzel des Lieferungshandels großen Stils bloß, der auf dem gewagtesten Blankoverkauf sich aufbaute. Denn offenbar mußte derjenige Händler, der die Lieferung übernahm, alle Waren, die er zu beschaffen sich verpflichtete, in Blanko verkaufen. Um welche gewaltigen Beträge aber es sich dabei handelte, wissen wir von früheren Betrachtungen her[1].

Die Lieferung von Gegenständen zur Versorgung und Ausstattung der Armee sowie von Kriegsmaterial spielt schon in *Italien* während des ausgehenden Mittelalters eine große Rolle. Davidsohn, der mit Recht diesen Lieferungsgeschäften eine hohe Bedeutung beilegt, berichtet uns über eine Menge von Verträgen, in denen die Lieferung von Waffen, Getreide usw. für den Heeresbedarf mit den großen Bankhäusern vereinbart wird. Siehe seine Forschungen Bd. 3 öfters, Bd. 4 S. 280.

Lieferungsverträge zwischen der Heeresverwaltung und Einzelkaufleuten oder Gesellschaften von Kaufleuten sind, in *Frankreich* und *England* bereits im 16. Jahrhundert häufige Erscheinungen. Die Regierungen beider Länder gingen fast zu gleicher Zeit dazu über, die Beschaffung der Unterhaltsmittel für Heer und Flotte, die bis dahin staatlichen Organen obgelegen hatte, auf den Handel abzuwälzen: zwischen Produzent (oder sonstigen Verkäufer) und Armeeverwaltung schob sich nun der Lieferant, der Entrepreneur oder Munitionnaire, wie er in Frankreich, der Contractor, wie er in England hieß.

Den ersten Schritt auf der Bahn des Lieferungswesens tat, soviel ich sehe, *England*, wo die Verproviantierung der Flotte rasch wachsende Schwierigkeiten bot. Siehe die ausführliche Darstellung im ‚Krieg und Kapitalismus', 143 ff.

---

[1] Siehe das 49. Kapitel des 1. Bandes.

In *Frankreich* besorgten das Geschäft der Lebensmittelbeschaffung für das Heer bis in die Zeit Heinrichs III. die Manutentionnairs, die königliche Beamte waren: sie hatten die Lieferungen der Ortsbehörden in Empfang zu nehmen, die ihrerseits mittels des Requirierungssystems die nötigen Nahrungsmittel zusammenbrachten. An Stelle dieses Selbstbeschaffungsverfahrens tritt unter Heinrich III. das Lieferungswesen: Kaufleute wurden damit beauftragt, so und so viel von den und den Bedarfsartikeln zu dem und dem Preise zu liefern. Der erste Vertrag solcher Art wurde im Jahre 1575 bei der Belagerung von Lusignan mit einem reichen Bürger von Niort, Amaury, abgeschlossen. Bei Xav. Audouin, Hist. de l'administration de la guerre 2 (1811). 46 ff.

Nach und nach gingen während des 17. und 18. Jahrhunderts wohl alle kriegführenden Nationen zu dem Lieferungssystem über. Der Militärlieferungshandel (der sich auf die Lieferung von Lebensmitteln, Waffen, Munition, Pferden, Bekleidungsgegenständen usw. erstreckte) wurde ein ganz wichtiger Zweig des Handels, an dem außerordentlich viel verdient worden ist, wie wir an anderm Orte feststellen konnten. Siehe das 45. Kapitel des 1. Bandes.

Am Ende des 18. Jahrhunderts galt denn auch in der Tat der Lieferungshandel für Militärzwecke als der Hauptzweig des Lieferungshandels überhaupt [1].

[1] Siehe Büsch, Schriften 1, 259. Der andere Hauptzweig, den Büsch, a. a. O. nennt: Lieferung für öffentliche Bauunternehmungen, gehört dem Gebiete der Gütererzeugung an und wird uns dort erst beschäftigen.

Dreiunddreißigstes Kapitel

Das Zahlungswesen

I. Überblick

Das Bild von der Art und Weise, wie der Güterabsatz einer Zeit organisiert ist, wird erst vollständig, wenn man auch die Methoden hineinzeichnet, deren man sich bediente, um die Verwandlung der Waren aus der Waren- in die Geldform (oder aus einer Gebrauchsgüterform in die andere) zu vollziehen, das heißt also, wenn man die eigentümliche Gestaltung des Zahlungswesens zur Darstellung bringt. Denn dieses ist ja nur der Revers der Medaille, die wir Güterumsatz nennen. Es wird deshalb auch die Eigenarten, die dieser im allgemeinen aufweist, gleichsam im Spiegelbilde ebenfalls zur Schau tragen. Und wenn ich vorwegnehmend sagen soll, worin wir die Besonderheit des Zahlungswesens während der frühkapitalistischen Epoche zu erblicken haben, so würde ich als solche denselben Grundzug und dieselbe Tendenz bezeichnen, die wir als die vorherrschenden in der Entwicklung der Güterorganisation während dieser Zeit erkannt haben: den Grundzug der persönlich-organischen Gestaltung und die Tendenz zur langsamen Versachlichung und Mechanisierung dieser persönlich-organischen Formen. So zwar, daß wir auch hier den entscheidenden Wendepunkt der Entwicklung in die letzten Jahrzehnte des 17. und die ersten des 18. Jahrhunderts anzusetzen haben.

Aber ehe wir von der Gestaltung des Zahlungswesens in der frühkapitalistischen Epoche uns eine Vorstellung zu verschaffen suchen, müssen wir uns erst einen Augenblick besinnen, was man darunter im einzelnen und genauer zu verstehen hat.

Offenbar deckt die Bezeichnung Zahlungswesen zwei verschiedene Begriffe, die in den Übersichten in den kaufmännischen Lehrbüchern von den Zeiten Paciolis an nicht immer mit genügender Schärfe auseinandergehalten werden: die Begriffe, die ich mit den besonderen Ausdrücken Zahlungsbedingungen und Zahlungsformen belegen will. Die Zahlungsbedingungen

setzen fest, wann, wo, wie eine Zahlung erfolgen soll; sie bestimmen vor allem, ob der Kaufpreis sofort oder später zu entrichten ist, entscheiden also darüber, ob der Kauf ein „Kauf per Kasse" oder ein „Kreditkauf" sein solle, während die Zahlungsformen die Formen sind, deren man sich zur Begleichung einer Schuld bedient: Tausch, Geldzahlung, Giro, Wechsel usw.

Wie wenig scharf man diese beiden Begriffe auseinander hält, zeigt der schwankende Sinn, den das Wort Barverkehr oder Barzahlung hat, sofern man darunter versteht: 1. einen Kauf, bei dem der Kaufpreis sofort entrichtet wird: Gegensatz Kreditkauf; 2. eine Bezahlung in barem Gelde: Gegensatz Zahlung durch Anweisung (Wechsel, Giro usw.).

Offenbar kann bei einem Kauf, bei dem der Kaufpreis sofort entrichtet wird, der also kein Kreditkauf ist, sowohl Barzahlung im Sinne von Bargeldzahlung als Zahlung durch Anweisung (z. B. durch Scheck) erfolgen; während andererseits Bargeldzahlung die Form sowohl eines Bar- als eines Kreditkaufs sein kann. Barkauf im engeren, eigentlichen Sinne, per Kasse, comptant, by ready money, wäre der besondere Fall, bei dem der Kaufpreis 1. sofort, 2. in Bargeld bezahlt wird.

Die Zahlungsbedingungen und Zahlungsformen, die während der frühkapitalistischen Epoche in Betracht kommen, sind der Art nach annähernd dieselben wie heute, nur daß natürlich ihre Anwendung, ihre innere Ausgestaltung, ihre Verbreitung und ihr Verhältnis untereinander wesentliche Abweichungen von dem heutigen Zustande aufweisen. Wir werden im folgenden kennen lernen und auf ihre Eigenart hin zu untersuchen haben:

1. als Zahlungsbedingungen: a) den Barkauf, b) den Kreditkauf;
2. als Zahlungsformen: a) den Tausch, b) die Bargeldzahlung, c) die Zahlung mittels Anweisung, die erfolgte: α) durch Buchübertragung, β) durch Ausgleichung, γ) durch Inhaberschuldscheine, δ) durch Wechsel.

II. Die Zahlungsbedingungen

Zweifellos war der Kreditkauf im Verlauf der frühkapitalistischen Epoche zu einer ständigen Einrichtung geworden. Im Detailhandel vielleicht war er am weitesten verbreitet. Und wir können Defoe Glauben schenken, wenn er uns belehrt[1], daß die in Aufnahme gekommene Überschrift über den Londoner

[1] Defoe, Tradesman (1727), 340.

Geschäften: „No Trust by Retail“ entweder nicht beachtet oder bald wieder abgenommen wurde. Ich kann mir denken, daß sie einen Versuch der Ladenbesitzer bedeutete, dem überhand nehmenden Borgwesen etwas Einhalt zu tun. Aber offenbar mißglückte der Versuch, denn die Sitte des Borgens war namentlich in den seigneurialen Kreisen des 18. Jahrhunderts, wie wir aus zahlreichen Berichten wissen[1], zu tief eingewurzelt. Aber auch im Großhandel hatte der Kreditkauf Eingang gefunden. Wenn nun aber Defoe in seinem Lobgesang auf den Kredit[2] behauptet, daß in dem England seiner Tage zwei Drittel, in manchen Zweigen vier Fünftel des gesamten Güterumsatzes auf dem Wege des Kredits erfolge, so scheint mir das übertrieben, selbst für *England* im 18. Jahrhundert. Ich erinnere mich z. B. der Bücherauszüge, die uns die Lehrer der Handelswissenschaften als Schulbeispiel mitteilen (wirkliche Geschäftsbücher sind mir aus dem damaligen England nicht bekannt), in denen der Kauf und Verkauf „per cash“, „for ready money“ die Regel bildet[3]. Ich erinnere mich des energischen Protestes, den englische Geschäftsleute ebenfalls des 18. Jahrhunderts gegen den „Unfug“ des Kreditkaufs erheben[4]. Aus ihnen geht jedenfalls wohl dieses mit ziemlicher Sicherheit hervor, daß die weitgehende Kreditgewährung Anfang des 18. Jahrhunderts auch in England eine Neuerung war, die damals von Zeitgenossen in Gegensatz gestellt wurde „to the old laudable way of buying and selling for ready money“[5]. Für manche Handelszweige wird ausdrücklich bezeugt, daß der Einkauf nur gegen bar erfolgte: z. B. für den Lederhandel[6].

Unzweifelhaft scheint mir auch dieses zu sein: daß in England die Anwendung des Kreditkaufs weiter verbreitet war als in den Ländern des Kontinents: das sagen übereinstimmend die englischen Gewährsmänner, mögen sie Freunde dieser Geschäftsführung, wie Defoe, mögen sie deren Feinde sein, wie Postlethwayt. Das bestätigen aber auch die Zeugnisse, die

---

[1] Siehe meinen ‚Luxus‘, Seite 105 f.

[2] Siehe den XXIV. Brief der zweiten Auflage des Tradesman. In den späteren Auflagen ist das interessante Kapitel gekürzt.

[3] Siehe z. B. Hatton, Merch. Magazine (1725), 181 ff.

[4] Z. B. Postlethwayt, Dict. of Comm. Art. „Credit“.

[5] Ausspruch eines Kaufmanns aus der späteren Regierungszeit Wilhelms III. Mr Higgs, zit. bei Postlethwayt, l. c.

[6] Dict. of Comm. 2^2, 37.

wir aus andern Ländern besitzen. Zwar belehrt uns der ältere Savary[1], daß in *Frankreich* die „meisten Waren auf den Messen" auf Kredit gekauft und erst auf der folgenden Messe bezahlt wurden. Aber noch im Wörterbuch des jüngeren Savary werden eine ganze Reihe wichtiger Waren (Wolle, Seide, Seidenwaren, Zucker u. a.) aufgezählt, die üblicherweise bar bezahlt werden[2]. Es scheint, als ob der Grossist die Waren meist bar bezahlt und dem Detaillisten sie auf Kredit weiterverkauft habe.

In *Holland* verkaufte die Ostindische Kompagnie gegen vorherige Barzahlung, worauf Postlethwayt mit dem Bemerken aufmerksam macht: es ginge also auch so. Wie denn überhaupt die weitverbreitete Sitte des auktionsweisen Verkaufs auf eine entsprechend weite Verbreitung des Barkaufs schließen läßt.

In *Deutschland* meint der Verfasser der „Allgemeinen Schatzkammer": Kreditgeben sei immer eine „kützliche Sache" und erfordere jedenfalls „alle mögliche Behutsamkeit". Gerade auch der Meßverkehr scheint sich bis in eine späte Zeit hinein der Form des Barverkehrs bedient zu haben: noch 1799 verkauft ein glarnerischer Zeugdrucker auf der Frankfurter Ostermesse Zeuge für 9200 fl., wovon er 6500 fl. sofort in bar erhält[3]. Sehr bezeichnend ist es aber, daß selbst in Hamburg noch während der ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts die Kreditgewährung unter den Kaufleuten keineswegs allgemein üblich war, wie das Zeugnis eines guten Kenners erweist[4]. Ja, noch in den 1870er Jahren verwundert sich Strousberg über die Zähigkeit, mit der die Deutschen (im Gegensatz zu den Engländern) am Barkauf festhielten[5].

Ich glaube daher, man wird ein allgemeines Urteil dahin abgeben können, daß die frühkapitalistische Epoche durch das Vorwiegen des Barkaufs vor dem Kreditkauf gekennzeichnet wird; daß dieser in England zuerst weitere Verbreitung findet, jedoch auch nicht vor der Wende des 17. zum 18. Jahrhundert. Daß der Kredit, wo er gewährt wurde, noch ein streng per-

---

[1] Parf. nég. 2, 102.

[2] Dict. de Comm. 2, 1260.

[3] Jenny-Trümpy, Handel und Industrie von Glarus 2, 194.

[4] Lud. Schleicher, Das merkantilistische Hamburg (1838), 25. Vgl. auch die Lobrede auf den Barverkehr bei Büsch, Abh. vom Geldumlauf §§ 36/37.

[5] Strousberg, Selbstbiographie (1873), 411 ff.

sönlicher war, werden die späteren Darstellungen in diesem Kapitel erweisen.

III. Die Zahlungsformen

1. Der Tausch (baratto)

Offenbar war der Tauschhandel, bei dem also die Zahlung der Ware in Ware erfolgt, sowohl en gros wie en détail während der frühkapitalistischen Epoche erheblich weiter verbreitet als in der Gegenwart: heute ist er im wesentlichen auf außereuropäische Länder beschränkt; bis zum 18. Jahrhundert, ja bis ins 19. hinein finden wir diese Form des Handels und der Zahlung aber noch in allen europäischen Ländern in Übung.

Noch um die Mitte des 17. Jahrhunderts, als Barnabees Journal von Richard Brathwait erschien (1631), war das Hausiergewerbe in *England* zum guten Teil auf Tauschhandel gegründet. Der Hausierer tauschte Nadeln, Bänder, Borden für Kaninchenfelle, Lammfelle und Federn ein. Jos. Haselewood and W. Carew Hazlitt. Barnabae Itinerarium or Barnabees Journal by Rich. Brathwait (1876), 99.

Aus den überaus interessanten Büchern eines südfranzösischen Landhändlers erfahren wir dasselbe für das *Frankreich* des 17. Jahrhunderts. Der Mann kauft Getreide bei den Bauern auf (Landhandel!) und bezahlt sie (oder die Dorfkrämer) dafür mit Salz. „Le 20 nov. 1651, j'ai fait accord avec le dit Brun, marchand de Montcuq, que je lui baillerai 100 cartons sel à 27 sols montant à 135 livres et pour le payement de ladite sel, doit bailler la moitié en bled froment et l'autre moitié en milhet, le milhet à 24 sols le carton et le bled à 44 sols", bei Granat, l. c. p. 429.

Für *Deutschland* wird noch aus der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts der Brauch berichtet, daß die schlesischen Händler für ihre Waren andere Waren in Tausch von den Ausländern nehmen mußten: auf den Jahrmärkten barattierten Polen, Russen, Armenier, namentlich aber Juden aus der Ukraine und aus Lemberg die Waren aus dem Osten, hauptsächlich Wachs, Honig, Talg, Drogen, etwas Tabak, Tee, Kaffee, gegen Erzeugnisse des schlesischen Gewerbes und Spezerei- und Materialwaren. Jubiläumsschrift Grund, 23; vgl. Soll und Haben von Eichborn & Co., 54.

Dasselbe erfahren wir von *Holland*: die Spanier schicken ihre Wolle in Kommission nach Holland; sie erhalten „Leinen und andere Waren in Bezahlung". Joh. Beckmann, Beyträge 3 (1780), 432 f.

Vom Hausierhandel um die Mitte des 19. Jahrhunderts in *Schweden* erzählt uns Gust. af Geijerstam: „Was die Art der Bezahlung betrifft, so ist zu erwähnen, daß Tauschhandel nicht ungewöhnlich war und oft in großem Maße stattfand, mit oder ohne Zugabe an barem Gelde. Gegen die Gewebe wurden Erzeugnisse des Handwerks,

Pferde, Fuhrwerke, Geschirre u. a. eingetauscht." Schriften d. Ver. f. Soz.-Pol. 83, 9/10.

Natürlich bildete aber der Tauschhandel während der letzten Jahrhunderte die Ausnahme. Die Regel war bereits die Bezahlung mit Geld: sei es mit barem Gelde, sei es mit einer Anweisung darauf.

2. Die Bargeldzahlung

Ich sagte schon, daß Barzahlung (im Gegensatz zum Kreditkauf) und Bargeldzahlung nicht dasselbe seien. Aber immerhin stehen sie in einem gewissen inneren Zusammenhange: je häufiger in einer Volkswirtschaft die Barkäufe sind, desto häufiger werden die Bargeldzahlungen sein. Deshalb dürfen wir schon aus der Tatsache der weiten Verbreitung jener auf eine ebenso weite Verbreitung dieser schließen. Und zwar handelte es sich bei Bargeldzahlungen bis zum 19. Jahrhundert (selbst in England) im wesentlichen um Zahlungen in Hartgeld, nicht in Papiergeld[1].

Wir besitzen aber auch sonst eine Menge von Anzeichen (und selbst Zeugnissen), die es sehr wahrscheinlich machen, daß die Bargeldzahlung während der frühkapitalistischen Epoche eine weit größere Rolle spielte als heute.

Freilich ziffernmäßig werden wir das Verhältnis des Barverkehrs zum Anweisungsverkehr schwerlich feststellen können. Die einzigen mir bekannten Zahlen, aus denen sich auf die quantitative Bedeutung der Bargeldzahlungen allenfalls schließen ließe, sind folgende, die aber natürlich mit allen Mängeln einer persönlichen Schätzung, wenn auch abseiten eines kundigen Mannes, behaftet sind.

Nach den Schätzungen von Erasmus Philips (1725) betragen die gesamten geldwerten „transactions" in *England* 126 199 328 £, die ausgeführt werden mit 15 Mill. £ bar Geld. Darin aber befinden sich:

Hypotheken	26 Mill.
die öffentliche Anleihe	53 „
	79 Mill.

die doch nicht jährlich zu vollziehende „transactions" darstellen. Zöge man diese ab, so ergäben sich:

ca. 46 Mill. £ Umsätze, die
mit 15 „ „ Hartgeld geleistet wären.

Das würde einen fast vollständigen Barverkehr bedeuten.

Anzeichen für das Vorhandensein des Bargeldverkehrs sind etwa folgende:

[1] Siehe Band I S. 427 ff.

1. die Störungen, die die englische Volkswirtschaft erfuhr, als Ende des 17. Jahrhunderts die bekannte Einziehung der Münzen behufs Umprägung erfolgte;
2. Anekdoten wie diejenigen, die uns Mercier im Tableau de Paris erzählt[1];
3. die Erfahrungen, die die Holländer im Jahre 1672/73 machen, als ihre Verbündeten sich weigern, statt Barzahlung der Subsidien sich mit der Bezahlung in Staatspapieren zu begnügen[2];
4. das allgemeine Mißtrauen der Zeit, namentlich des 18. Jahrhunderts, gegen alle Kreditpapiere[3]. „Papiere statt klingender Münze war den meisten (Handelsleuten des Schwarzwalds) bis in die neueste Zeit (1836) ein wahrer Schrecken."[4]

Aber auch mancherlei Zeugnisse sind uns überliefert, die ausdrücklich die weite Verbreitung des Bargeldverkehrs während der frühkapitalistischen Epoche bis ins 19. Jahrhundert hinein bestätigen.

So wird uns wiederholt berichtet, was sich ja eigentlich von selbst versteht (und zum Teil heute noch zutrifft), daß die Käufe bei den verlegten Bauern und Handwerkern, aber auch bei den selbständigen Kleinproduzenten stets in barem Gelde erfolgen mußten, und daß zu diesem Behufe die harten Taler in großen Mengen über Land gesandt wurden.

So ließen die St. Gallener Kaufleute sich die nötige Barschaft zum Ankauf ihrer heimischen Leinwaten aus Augsburg kommen. H. Wartmann, Handel und Industrie des Kantons St. Gallen, 1.

Ebenso die Hirschberger Kaufleute aus Breslau. In einem Promemoria auf die erhaltene Nachricht, daß der in Breslau neueingetretene Postmeister Otto führohin keinem Bothen oder Gutscher mehr Beförderungen erlauben will — aus dem Jahre 1741 —, wird ausdrücklich der Frankierung der zurückgesandten leeren Geldsäcke Erwähnung getan. Die Gelder kommen von und gehen nach Breslau: das ist der „Wechsel"platz in ganz äußerlichem Sinne. Aus dem Aktenbuche der Hirschberger kaufm. Sozietät mitgeteilt bei Gerstmann, Beiträge 7.

Sodann aber erfahren wir, was sich ebenfalls leicht denken läßt, daß die Gebiete, innerhalb deren nur ein Barverkehr

[1] (Mercier), Tableau de Paris 7, 108 ff.

[2] Gut dargestellt von Jul. Grossmann, Die Amsterdamer Börse vor 200 Jahren (1876), 56 ff.

[3] Siehe Bd. I Seite 428 f.

[4] Zit. bei Gothein, WG. des Schwarzwaldes 1, 860.

möglich war, schon sehr viel näher beim Zentrum des europäischen Wirtschaftslebens anfingen als heute.

Über die extensive Verbreitung des Barverkehrs (oder — was auf dasselbe hinausläuft — die Grenzen des Wechselverkehrs) unterrichtet uns in erfreulich genauer Weise Büsch (Schriften 1, 118). „Und doch wird manche Handlung in Europa getrieben, in welcher gar kein Wechsel und kein Banker zu Hülfe kommen kann und bar übersandtes oder von dem Kaufmann selbst mitgeführtes Geld allein anwendbar ist. Dergleichen sind diejenigen Geschäfte größtenteils, welche auf Deutschen Messen von Ungarn, Polen und Russen betrieben werden. So ist es auch mit dem Handel auf die Levante bewandt, selbst auf demjenigen Teil, der noch zu Europa gehört. Ungeachtet der nicht so weiten Entfernung hat mit den Einwohnern von Zante und Zephalonien bisher nicht anders gehandelt werden können, als so daß das Schiff, welches dort Korinten laden sollte, vorher von Venedig bares Geld holte, um dort zu bezahlen." Dasselbe gilt von dem Handel auf Archangel.

Man wird hinzufügen dürfen, daß der gesamte transozeanische Handel bis ins 19. Jahrhundert hinein ausschließlich auf dem Barverkehr ruhte.

Aber auch der Meßverkehr in den europäischen Ländern spielte sich offenbar zum großen Teile in den Formen des Bargeldverkehrs ab: so erhielt z. B. jener oben erwähnte glarnerische Zeugdrucker, der auf der Frankfurter Ostermesse im Jahre 1799 für 6500 fl. Zeuge gegen Kasse verkaufte, diese Summe zum Teil in Gold (360 Louis d'or = 3960 fl.), den Rest in Silber ausbezahlt.

3. Die bargeldlosen Zahlungen

Die wichtigsten waren folgende:

1. die Zahlung mittels Giro in den Banken. An den Orten, wo Girobanken bestanden, wird diese Zahlungsform innerhalb des Großhandels die Regel gebildet haben[2].

2. die Zahlung mittels Ausgleichs der Forderungen (Skontrierung, Clearing) war offenbar — auch außerhalb des Wechselverkehrs — ziemlich verbreitet.

In *Lyon* — auch als es noch Warenmesse war (also bis Ende des 17. Jahrhunderts) — wurde der Ausgleich nach folgender Formel vollzogen: „Vous me debvez d'un costé, et je vous doibs de l'autre: rabattons; et ung tel vous doibt et je luy (doibz) et vous me debvez:

[1] Siehe Band I Seite 424 ff.

[2] Siehe z. B. für *Amsterdam* (Marperger), Holländische Preiskurante, 34.

rabattons et compensons l'un à l'autre." Vigne, La banque à Lyon, 125.

Marperger belehrt uns, daß am Schlusse der Messen die Kaufleute ihre Forderungen „riskontrieren". „Aus welcher Rescontra so viel zu ersehen, daß drey Kauffleute einander ohne Geld und nur durch Anweisung bezahlet haben also daß keiner dem andern nichts schuldig geblieben . . ." Die ‚Rescontra' ist von den Kaufleuten gar weislich erfunden, um „die Cassa Zahlung zuersparen". Vgl. noch Soll und Haben von Eichborn & Co., Seite 50/51.

3. die Zahlung mittels Inhaberschuldscheins. Diese scheint in dem letzten Jahrhundert, ehe der Wechsel indossabel wurde, also in einem Teil des 16. und 17. Jahrhunderts, wie ich vermute, in den von den Juden beherrschten Verkehrsgebieten eine gewisse Rolle gespielt zu haben.

Die beste Beschreibung gibt uns Malynes, Lex merc. 73, der diese Zahlungsmittel „Bills of Debts or Obligations" nennt: „called Bills Obligatory, which one merchant giveth unto another for Commodities bought or sold." Sie seien unter den Kaufleuten in Amsterdam!, Middelburg, Antwerpen!, Hamburg! durchaus üblich; in England sei diese „lobenswerte Sitte", die M. begeistert preist, nicht eingebürgert.

Den Wortlaut einer solchen Zahlungsanweisung findet man bei Ehrenberg, Hamburg und England, 308.

Auch Savary spricht im Parf. nég. Livre III Ch. 5. 7 von ihnen und verurteilt sie.

Vgl. noch G. F. von Martens, Versuch einer historischen Entwicklung des wahren Ursprungs des Wechselrechts (1797), 70 ff. F. A. Biener, Wechselrechtliche Abhandlungen (1859), S. 52. 123 ff. und Endemann, Studien 1, 83. 199.

4. die Zahlung mittels Wechsels. Sie erfordert eine besondere Darstellung, um so mehr, als der Gebrauch des Wechsels sich auch — und gerade — während der frühkapitalistischen Epoche nicht auf seine Funktion als Zahlungsmittel beschränkte.

IV. Der Wechsel

1. Kreditwechsel und Wechselmessen

Unter der Gestalt des Wechsels verbergen sich, wie man weiß, wirtschaftlich sehr verschiedene Vorgänge und Zustände. Enthält zwar jeder (gezogene) Wechsel formell eine Zahlungsanweisung, so kann die Veranlassung zu dieser doch entweder darin liegen, daß ich eine mir zustehende Forderung, sei sie entstanden durch Hingabe einer Ware oder einer Geldsumme, einziehen oder daß ich ein Darlehen aufnehmen will. Wir unter-

scheiden danach (nicht völlig genau) 1. den Geldwechsel; 2. den Warenwechsel; 3. den Kreditwechsel.

Aller Wechselverkehr ist ursprünglich, wie ebenfalls bekannt, Geldwechselverkehr: nur in dieser Form war der Wechsel „wucherfrei". Daneben taucht im 16. Jahrhundert der Kreditwechsel als eine verdächtige Abart auf.

So heißt es z. B. bei F. Grimaudet, Des monnoyes etc. 1586, p. 52: „Les marchands ont inventé une autre forme de change et traffique de deniers plus aisés" . . . folgt die Beschreibung des eigentlichen „Wechsels" zwischen zwei Plätzen: Bareinzahlung an einem Ort, Barauszahlung am andern Ort in der andern Münze . . . „Ce qui est depuis a esté depravé et pratiqué pour invention de plus grand proufit, car telles lettres se baillent souvent sans avoir receu deniers, sur asseurances bien cautionnées . . ." Für diesen Kredit nimmt der Bankier 20 %.

Offenbar haben nun in der älteren Zeit und noch während fast der ganzen frühkapitalistischen Epoche der reine Geld- und der Kreditwechsel vorgeherrscht. Nicht nur beschäftigt sich die Literatur bis ins 17. Jahrhundert und darüber hinaus fast ausschließlich mit dem Kreditwechsel[1] — das könnte seinen Grund darin haben, daß dieser die Juristen wegen des mit ihm verknüpften Wucherproblems mehr interessiert hätte als der Warenwechsel —, auch fast alles, was wir über Wechselverkehr vor dem 18. Jahrhundert erfahren, bezieht sich auf den Kreditwechselverkehr.

Dieser Wechselverkehr spielte sich vom 15. Jahrhundert, in dessen zweiter Hälfte er größere Ausdehnung annahm, bis zum Ende des 17. und, allmählich verschwindend, bis ins 18. Jahrhundert hinein auf einigen „Weltmessen" ab, die ursprünglich auch Warenmessen gewesen waren, im Laufe des 16. Jahrhunderts sich aber in reine Wechselmessen umwandelten.

Im 15. Jahrhundert war die bedeutendste dieser Wechselmessen *Lyon* gewesen, über dessen Wechselverkehr uns das Buch von Vigne, La banque de Lyon, p. 113 ff., ausführlich unterrichtet. Neben Lyon traten im 16. Jahrhundert *Antwerpen* und später *Besançon*, wo 1537 Karl V. im Interesse der aus Lyon vertriebenen Genuesen eine Messe eingerichtet hatte. Die Messe von Besançon blühte ein halbes Jahrhundert hindurch. Dann wanderten die Genuesen, in deren Händen sich mehr und mehr der Kreditverkehr jener Zeit zusammenballte, wieder weiter und ließen sich eine Zeitlang in *Piacenza*, dann (im 18. Jahrhundert) in *S. Marguerita* bei Genua nieder: diese Wahl der

[1] Siehe die ausführliche dogmengeschichtliche Darstellung bei Endemann, Studien 1, 81 ff.

Meßplätze: Örter in der Nähe von Genua, wurde getroffen im Hinblick auf das kanonische Wucherrecht, das den Wechsel nur zuließ, wenn er auf einen andern Ort als den Wohnort des Ausstellers lautete. Die beste Beschreibung der Vorgänge auf diesen Messen liefert Peri, Il negotiante. Außerdem enthalten die Juristen ein reiches Material. In der neueren Literatur sind die Wechselmessen des 16. und 17. Jahrhunderts häufig Gegenstand eingehender Erörterung gewesen. Am besten ergänzen sich die (mehr juristische) Darstellung bei Endemann mit der (mehr ökonomischen) Darstellung bei Ehrenberg.

Die Funktion jener Wechselmessen bestand darin, eine Vermittlungsstelle für den Leiheverkehr zwischen den verschiedenen europäischen Ländern zu bilden, insbesondere aber die Aufnahme der großen Anleihen der Fürsten und Staaten zu erleichtern. Angeregt und in Tätigkeit erhalten wurde der Mechanismus durch die gesteigerte Silberproduktion seit dem Ausgang des 15., namentlich aber seit der Mitte des 16. Jahrhunderts. Scaccia führt in Übereinstimmung mit Navarrus die Entstehung der Wechselmessen seiner Zeit ausdrücklich auf die Entdeckung beider Indien als Veranlassung zurück. Ehrenbergs Verdienst vornehmlich ist es, uns das kunstvolle System von Geschäftspraktiken und den verwickelten Mechanismus zu ihrer Abwicklung verständlich gemacht zu haben, die zu dem Ende ausgebildet waren, den Inhalt der Silberflotten Spaniens gleichsam zu realisieren und zu mobilisieren. Daß die Geldleute, die diesen Verkehr unterhielten, sich dabei neben dem börsenmäßigen Deposito-Geschäft (einem Darlehn von einer Messe zur andern) vornehmlich des Wechsels (in der Gestalt des sog. Ricorsawechsels) bedienten, hatte seinen Grund in den Vorschriften der Wucherlehre, deren Anforderungen am leichtesten in der Form des Wechselkredits Genüge geschehen konnte.

Einen unmittelbaren Einfluß auf die Entwicklung des Wirtschaftslebens, insonderheit auf die Entfaltung des Kapitalismus haben diese Wechselmessen und der auf ihnen sich abspielende Verkehr nicht ausgeübt. Sie liegen völlig außerhalb des Rahmens des normalen Wirtschaftslebens und haben eine ausschließlich finanzwirtschaftliche Bedeutung. Will man sie in einen unmittelbaren Zusammenhang mit dem Wirtschaftsleben stellen, so kann man ihnen höchstens einen hemmenden Einfluß zuschreiben. Der lebhafte Leihverkehr, der sich hier auf den Messen abspielte, bedeutete in der Tat für die Entfaltung des kapitalistischen Wesens eine emp-

findliche Schädigung. Um das Jahr 1559 klagen die französischen Kaufleute in Lyon, daß alle Welt jetzt den Warenhandel verlasse, um Wechsel- und namentlich Depotgeschäfte zu machen, d. h. Wucher zu treiben. Das war eine der Stimmen, die wir zahlreich in dieser Zeit vernehmen: es ging allgemein die Klage, daß die Beteiligung an den Finanzoperationen Handel und Wandel in ihrer Entwicklung aufhalten[1].

Freilich mittelbar förderte dann dieser Wechselverkehr auch die Ausbreitung des modernen Wirtschaftssystems,

1. sofern er dazu diente, die neugewonnenen Silbermengen den Zwecken des modernen Staates (und namentlich seiner Armee) nutzbar zu machen, wodurch er also an deren Aufbau mitwirkte;
2. sofern er die Reichtumsbildung in den Kreisen der kaufmännischen Welt förderte, wodurch er also doch auch auf Umwegen wieder zur Kapitalbildung beitrug;
3. sofern er durch seine Technik auch den Wechselverkehr auf den Warenmessen beeinflußte[2], dem wir uns nunmehr zuzuwenden haben.

2. Der Warenwechsel

So gut wir über die Natur des Kreditwechsels, seine Entwicklung und seinen Verkehr während der frühkapitalistischen Epoche unterrichtet sind, so kümmerlich ist unser Wissen über den Warenwechsel und seine Stellung im Wirtschaftsleben. Was uns hier not täte, wäre vor allem eine Sammlung und Veröffentlichung von Originalwechseln aus den verschiedenen Jahrhunderten, an deren Hand wir uns allein eine richtige Vorstellung von der eigenartigen Verwendung des Wechsels namentlich als Zahlungsmittel in der früheren Zeit machen könnten. Aber daran fehlt es so gut wie ganz. Wir sind im wesentlichen auf die juristische *Literatur* angewiesen, der es natürlich ganz oder fast völlig gleichgültig ist, welchen wirtschaftlichen Zwecken der Wechsel gedient hat. Auch die ältere Quellenliteratur, zu der vor allem die Kaufmannsbücher gehören, ist im wesentlichen juristisch orientiert. Ich nenne außer den bereits mehrfach angeführten vortrefflichen Werken von Biener und Endemann aus der neueren juristischen Literatur: G. Schaps, Zur Geschichte des Wechselindossaments. 1892. Alfredo Tortori, La girata cambiaria, suo sviluppo storico ec. 1897. Vgl. auch mein Buch: Die Juden und das Wirtschaftsleben, S. 66 ff. 450 f., und die daselbst noch genannte Literatur.

---

[1] Siehe meinen ‚Krieg und Kap.', Seite 8 ff.

[2] Das erweisen die Leipziger Wechselordn. von 1682 u. a.: siehe Biener, Abhandlungen, 51 ff.

Was wir mit Hilfe des heute vorliegenden Quellenmaterials zu erkennen vermögen, sind etwa folgende Grundlinien:

In der ersten Periode, die von seinen Anfängen im 13. Jahrhundert bis zum Ende des 14. Jahrhunderts und in das 15. Jahrhundert hineinreicht, ist der Wechsel im wesentlichen ein Instrument zur Bewerkstelligung einer Übertragung von Geld von einem Ort zum andern mittels Überweisung: man bescheinigt, daß man eine Summe Geldes in einer bestimmten Währung hier in X empfangen habe und verspricht, es im Orte Y in der dortigen Währung auszuzahlen (oder weist einen andern zur Auszahlung an). Hier hatte der Wechsel ausschließlich die Funktion, dem Kaufmann an einem fremden Orte das erforderliche Bargeld zu verschaffen, ohne daß er nötig hatte, es von seinem Wohnorte nach dort mitzuschleppen. Der Wechsel dient hier der Durchführung der strengsten Bargeldzahlung; wie er auch zur Beschaffung des nötigen Reisegeldes dient[1].

Seit dem 15. Jahrhundert, als der Wechsel in die zweite Periode seiner Entwicklung eintritt, nimmt er allmählich die Form der Zahlungsanweisung zur Begleichung einer durch Warenkauf entstandenen Schuld an. So etwas wie ein gezogener Wechsel (Tratte) im heutigen Verstande begegnet uns kaum vor dem 16. Jahrhundert: im wesentlichen ein Werk der Wucherlehre[2].

Was nun aber vor allem festgestellt werden muß, wenn man der Bedeutung des Wechsels als Zahlungsform in jener Zeit gerecht werden will, ist dieses, daß er noch mindestens zwei Jahrhunderte, nachdem er als „Warenwechsel" zu dienen angefangen hatte, einen Charakter trug, der ihn ganz und gar vom heutigen Wechsel verschieden erscheinen läßt. Der Wechsel blieb bis zum Ende des 17. Jahrhunderts indossabel, blieb also eine rein persönliche Schuldurkunde, die ein Schuld- und Forderungsverhältnis nur zwischen den drei (vier) auf dem Wechsel genannten Personen begründete. Dadurch waren aber, wie schon eine einfache Besinnung lehrt, seiner Verwendung als Zahlungsmittel viel engere Grenzen gezogen als dem heutigen Wechsel. Der nicht indossable Wechsel ist nur einlösbar durch den Remittenten am Domizil des Bezogenen.

[1] Siehe die lehrreichen Beispiele bei Falke, Gesch. d. deutschen Handels 2, 380.

[2] Das hat wohl Endemann, Studien Bd. I § 8, z. B. S. 198, soviel Bedenken man auch sonst seinen Konstruktionen entgegenbringen mag, mit zwingenden Gründen bewiesen.

Er setzt also immer die persönliche Anwesenheit des Remittenten am Wohnorte des Trassaten voraus. Wollte der in Bologna studierende junge Behaim seinen auf Venedig lautenden Wechsel zu Geld machen, so blieb ihm nichts anderes übrig, als dorthin zu reiten[1]. Der Kaufmann Lion in Honfleur empfängt einen Wechsel auf einen Kaufmann in Dieppe: er schickt ihn zurück „n'ayant besoin d'argent à Dieppe présentement“[2].

Die Abwicklung zweier Geschäfte, wie es heute üblich ist: Zahlung nach der einen Seite, Einziehung nach der andern, war in der Form des alten Wechsels überhaupt nicht möglich: dazu bedurfte es immer zweier Wechsel.

Diese Unbeholfenheit des alten, nicht indossabeln Wechsels führte nun mit Notwendigkeit zu bestimmten Einrichtungen, die ihn beweglicher machen sollten: einerseits zur Zusammenballung allen Wechselverkehrs auf die Zeiten und die Orte der (Waren-) Messen. Durch diese Gewöhnung, möglichst nur „Meßwechsel“ auszustellen, machte man die Einziehung der Wechsel überhaupt erst allgemein möglich. Auch konnte man durch Skontrierung einen Teil der Schulden und Forderungen ausgleichen. Immer aber war die persönliche Anwesenheit des Trassaten und des Remittenten am Ort der Auszahlung notwendig. Es blieb eine engstens gebundene persönliche Schuldbeziehung.

Aber auch die Ausstellung der Wechsel auf die Meßzeiten behob noch nicht alle Schwierigkeiten. Häufig kamen Schuldner und Gläubiger doch nicht zur gleichen Messe zusammen. Auch wollte man doch Gelegenheit zur Wechselzahlung außerhalb der Messen haben. Da blieb nun nichts anderes übrig, als sich an einen Vermittler zu wenden, der durch weitreichende Beziehung leichter imstande war, an den verschiedenen Orten Wechsel einzuziehen und sie an anderen zu honorieren. Dieser Vermittler war, wie wir noch genauer verfolgen werden, der „Bankier“, dessen Funktion also nicht etwa darin bestand, einen Wechselhandel im heutigen Sinne zu betreiben — den gab es vor dem 18. Jahrhundert überhaupt nicht, weil es ihn nicht geben konnte —, sondern darin, Wechsel auf sich ziehen zu lassen und Wechsel auszustellen: „Cambio reale besteht in Remittiren und Trassiren, das ist, daß derjenige Kauffmann, welcher an ausländischen Orten Geld zu bezahlen hat, entweder

[1] Diesen Fall berichtet J. Falke, Geschichte 2, 379.
[2] P. Decharme, Le comptoir d'un marchand au XVII sc., 166.

selbst odes durch Mäcklers jemand suchet, dem er zur Stelle solches Geld bezahlet und der es ihm auf seine Ordre außerhalb Landes wieder bezahlen lasse."[1]

Eine gute Vorstellung von dem Mechanismus des Wechselverkehrs gibt uns die Korrespondenz des Honfleurer Kaufmanns Lion aus den 1680er Jahren. Da lesen wir z. B. eine äußerst lehrreiche Anweisung folgenden Inhalts: „Pourrez tirer pour mon compte 1200 livres à vue sur M. le Couteux, banquier à Paris, et lui manderez par votre avis la passer au compte de M. du Mont du Rossel, marchand à Caen. Tout honneur y sera fait, en ayant fait la remise au dit sieur du Rossel." P. Decharme, Le comptoir d'un Marchand au XVII siècle 164.

Die meisten früheren Wechsel gingen also durch das Medium dieses Mittlers. Damit erkläre ich auch die bisher m. W. unerklärt gebliebene Tatsache, daß der alte Wechsel meist die Namen von vier Personen auf der Vorderseite enthielt, nämlich außer dem Aussteller, dem Bezogenen und dem Empfänger noch den einer vierten Person, die den Betrag für Rechnung des Remittenten zu erheben hatte; Endemann nennt sie Remissar, eine Art Kommissionär des Empfangsberechtigten. Das war eben der „Bankier", der für seine Kundschaft die Wechsel besorgte.

Das änderte sich mit dem Beginn der dritten Periode des Wechsels: die durch das Aufkommen des Indossaments bezeichnet wird, dessen Anfänge in die erste Hälfte des 17. Jahrhunderts zurückreichen, das 1651 seine erste gesetzliche Anerkenntnis in der Amsterdamer Willkür enthält, das im weitern Verlauf des 17. Jahrhunderts in den meisten deutschen Wechselordnungen Aufnahme findet, wie es in der französischen Ordonnanz von 1673 anerkannt worden war, das im 17. Jahrhundert in England seinen Einzug hält (während es in Italien das ganze 18. Jahrhundert hindurch verboten wurde), dessen Einbürgerung sich wohl während des 18. Jahrhunderts vollzieht, das wir am Ende jenes Jahrhunderts als eine allgemeine Einrichtung im Wechselverkehr beschreiben hören: „fast alle Wechsel werden an die Ordre des Präsentanten gestellt."[2]

Das Wechselindossament wurde bald als eine große Erleichterung empfunden: „Aus dem concurs nun, so in solchen avallirt- und indossirten Wechsellbriefen etliche unterschiedliche Wechsler

[1] (Marperger), Neu eröffnete Kauffmanns-Börse (1707), 123. Vgl. das. S. 134.

[2] Büsch, Schriften 1, 69 f. Die Belege für die übrigen Daten siehe namentlich bei Biener, Scheps und Tortori.

haben, erhellet die Commodität und Bequemlichkeit, welche so ein gestellter Wechselbrieff mit sich bringet, dann darmit werden viel Wechselbriefe zu machen gesparet, auch unterschiedliche durch etliche Personen geschlossene Wechsel, jedoch in einer Summe bestehen in einem Wechselbrieffe und solch ein Wechselbrief kan in mancherley Städte gesandt und verhandelt werden." [1]

Aber man betrachtet das Indossament zunächst doch noch als eine Einrichtung, der man mit Vorsicht begegnen muß: „Ein Wechselbrief solte über dreymahl nicht indossiret sein." „Es solte kein girirter Wechselbrieff an eine fremde Person die dem acceptanten unbekand (!) gezahlet werden, sondern da ein Fremder einen solchen girirten oder indossirten Wechselbrieff hätte, müste er sich durch andere in der Stadt wohnhaffte gute Leute bekandt machen, welche mit Wahrheitsgrund bezeugten, daß diese Person derjenige wäre, an deme der Wechselbrieff zu zahlen indossiret." [2] Also immer noch die Scheu vor der völligen Versachlichung des Schuldverhältnisses!

Im Verlaufe des 18. Jahrhunderts verlor sich dann die Scheu, und es hat fast den Anschein, als ob der Wechsel namentlich schon während des späteren 18. Jahrhunderts eine sehr starke Rolle als Zahlungsmittel gespielt hätte, eine stärkere als heute, was uns begreiflich erscheint in einer Zeit, in der die vollkommenen Zahlungsformen der Gegenwart noch nicht bekannt waren, in der aber schon die Zahlungen sich rasch vermehrten. Dieser Zustand reichte z. B. in *England* bis in das 19. Jahrhundert hinein, wo der Wechsel geradezu zu einer Art von allgemeinem Umlaufsmittel geworden war: in den 1820er Jahren behauptete er in Lancashire bei weitem das Übergewicht über die Noten der Bank of England. Es kamen damals Wechsel von 10 £ mit 120 Indossierungen vor, und man schätzte, daß in Manchester $^9/_{10}$ des Geldumlaufs durch Wechsel und nur $^1/_{10}$ durch Gold und Banknoten vermittelt werde [3].

V. Die Länge der Umschlagszeiten

Daß die im Warenhandel angelegten Gelder während der frühkapitalistischen Epoche sehr lange Umschlagszeiten hatten,

---

[1] Speranders Sorgfältiger Negotiant und Wechsler (1712), 56.

[2] Sperander, Der vollkommene Kauf- und Handels-Mann usw. 1729. S. 11. Vgl. S. 55.

[3] Lexis im HSt. 8^3, 657.

ergibt sich aus der Unvollkommenheit der Transportverhältnisse, also aus der Transportdauer einerseits, aus der Natur der Organisation des Güterabsatzes und des Zahlungswesens andererseits. Man stelle sich vor, welche Zeit verstrich, ehe der Überseekaufmann, der mit barem Gelde jenseits des Ozeans Waren einkaufen und sie dann auf den Niederlagen oder Messen zu Hause verkaufen mußte, sein Geld zurückerhielt! Ein Beispiel mag das, was die allgemeine Regel war, verdeutlichen: Der *Bremer* Kaufmann exportiert osnabrückische Leinen über Spanien nach Westindien; er nimmt Tabak, Rosinen, Wein usw. zurück „und empfängt aus dem Verkauf des Tabaks, der Rosinen, des Öls usw. seine Bezahlung für das hingesandte Leinen. Dies macht eine Zeit von etwa drey (!) Jahren, welche insofern der Handlung vorteilhaft ist, daß kleine Krämer, die ihre Auslagen nicht drey Jahre entbehren können, dann zurückbleiben müssen und folglich den Handel nicht verderben können“ [1]. (Man beachte die in diesen Ausführungen zutage tretende Wirtschaftsgesinnung!)

Eine Einrichtung, mittels der man die immer lästig empfundene Länge der Umschlagszeiten abzukürzen trachtete, waren die im 18. Jahrhundert häufiger begründeten Lehnbanken. Siehe das 3. Kapitel in Marpergers Beschreibung der Banken (1717), wo er die „großen Lehn-Banken“ bespricht, „welche zu nutzen eines ganzen Landes oder Stadt, sonderlich aber in großen Städten zur Beförderung der Commercien eingerichtet werden“. Hier bekam der Kaufmann Geld geliehen auf dem Grunde von Personalkredit oder aber gegen Hinterlegung von Waren oder Hypotheken.

In *Österreich* wurde 1751 die Brünner Lehnbank errichtet. Siehe Ad. Beer, Die österr. Handelspolitik unter Maria Theresia usw., im Archiv f. österr. Gesch. 86, 146 ff.

In der *Schweiz* entsteht 1752 die St. Gallener „Leinwatkasse“ oder „Leinwat Bankcassa“ („hier konnte der Kaufmann seine das Jahr hindurch angekauften und abgebleichten Stücke hinterlegen und dafür Geld zu weiterem Betriebe erheben, bis er mit den Vorräten zur Messe fuhr“); 1787 die „Baumwoll- oder Mousselinkasse“ usw. Banken dieser Art bestanden mehrere bis tief in das 19. Jahrhundert hinein. Siehe H. Wartmann, a. a. O. S. 2.

Wieweit diese Lombard-Banken dem Übelstande des langsamen Kapitalumschlags abzuhelfen imstande waren, steht dahin. Es ist nicht anzunehmen, daß sie regelmäßig von den Kaufleuten benutzt wurden.

---

[1] Vom Handel mit Osnabrücker Leinen in Joh. Beckmanns Beyträgen zur Ökon. usw. 3, 427/30.

Folgte so in den meisten Fällen die Länge der Umschlagszeiten aus der Gepflogenheit des Barkaufs, so in andern Fällen, in denen Kredit gegeben wurde, aus der zum Teil unerhörten Langfristigkeit des Kredits, den namentlich, wie es scheint, die Detaillisten in Anspruch nahmen: der Umschlag des Großhandelskapitals wurde also einerseits durch die Sitte des baren Ankaufs, andererseits durch die des kreditweisen Verkaufs doppelt verlängert.

Le Moine de l'Espine, Le négoce d'Amsterdam, 31 ff., berichtet von einem Verkauf der Grossisten an Detaillisten bis auf 33 Monate Ziel. Allerdings, fügt er hinzu, habe man jetzt das Prinzip der Rabattierung zur Anwendung gebracht, um die langen Zahlungsfristen abzukürzen.

Vom Handel mit Rußland heißt es im Soll und Haben von Eichborn & Co., 73: „Die Tücher an die Reussen verkaufen wir auf 12 Monate Zeit . . . gewöhnlich vergehen statt 12 15, 18 auch 24 Monate, bevor wir unsere Zahlung erhalten."

Sodann aber müssen wir uns gegenwärtig halten, daß beim Wechselkredit die Gelder niemals früher in die Kasse zurückströmten als am Fälligkeitstage des Wechsels. Diese Verfallstermine aber waren natürlich, entsprechend den unentwickelten Verkehrsverhältnissen, sehr lange.

Über die Länge der Wechselverfallzeiten im 17. Jahrhundert siehe z. B. Lewes, Map of Commerce. Ch. CCCCXLIX.

Noch am Ende des 18. Jahrhunderts betrug das „Uso", das heißt die Frist zwischen dem Tage der Ziehung und dem Zahlungstage des Wechsels gewöhnlich 2 Monate; für entferntere Gegenden war die Frist länger: zwischen Hamburg und Spanien z. B. 3 Monate, zwischen England und Hamburg $2^1/_2$ Monate, bei Wechseln über Meer 6 Monate und länger. Büsch, Schriften Bd. I, § 14.

Diese Fristen vermittels des Diskontierens abzukürzen war aber nicht möglich, solange der Wechsel nicht indossabel war, und war lange Zeit später, nachdem er indossabel geworden war, nicht üblich.

Die Sitte des Diskontierens der Wechsel kommt seit dem Ende des 17. Jahrhunderts auf. Der ältere Savary (*Frankreich*) weiß noch nichts von ihr. Das Dict. de Comm. enthält unter dem Stichwort Escompte eine kurze Beschreibung des Verfahrens, aus der aber hervorgeht, daß es neu und noch nicht sehr verbreitet war.

Auch in den *englischen* Kaufmannsbüchern des 17. Jahrhunderts wird der Ausdruck „discount" immer im Sinne von Rabatt gebraucht. Siehe z. B. Map of Commerce, p. 337 u. ö. Defoe spricht von der „skandalösen Praxis", die „jetzt mehr als je bevor gepflegt werde".

In *Deutschland* bürgerte sich die Gepflogenheit, seine Wechsel diskontieren zu lassen, in den am höchsten entwickelten Handelsplätzen,

wie Hamburg, um die Mitte des 18. Jahrhunderts ein, blieb aber selbst hier noch ein Menschenalter hindurch anrüchig. „Der Discont ist in den neuern Zeiten ein . . . wichtiges Triebrad in der Handlung geworden . . . Vor 50 Jahren ward wenig an der Hamburger Börse discontiert und der Kaufmann fürchtete seinen Credit zu verlieren, wenn es von ihm kund war, daß er es thue. Auch noch jetzt sucht es mancher zu verstecken" . . . schreibt Büsch in Hildts Handlungszeitung 15 (1799), 409. Im übrigen Deutschland dauerte es noch viel länger, ehe die Sitte sich einbürgerte. So lesen wir in einem Lehrbuch der 1830er Jahre: „Bisweilen (!) wünscht der Inhaber eines Wechsels, weil er vielleicht Geld braucht, den Betrag . . . früher zu besitzen, als er dazu gelangen kann, wenn er den Verfalltag abwartet. Um nun die Erfüllung . . ." usw. M. Heinemann, Der Kaufmann als Banquier (1833), S. 117. Und noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts muß die Berliner Kaufmannschaft in ihren Erläuterungen über den Entwurf der Preuß. Wechselordnung von 1845 zu § 242 (S. 50) schreiben: „daß nach der Ausbreitung des Verkehrs . . . auch in Preußen . . . die Notwendigkeit entstanden sei, daß der Kaufmann und Fabrikant den Betrag der Waren, den er kreditiert habe, . . . durch Diskonto in die Hände zu bekommen suchen müsse, ehe die Zeit, in welcher sein Schuldner Zahlung leisten müsse, herangekommen sei . . ." Zit. bei Kuntze, Inhaberpapiere (1857), 6.

Der geringen Anwendung, die man vom Diskontieren vor dem 19. Jahrhundert machte, entspricht die geringe Entwicklung der Organisation des Diskontgeschäfts. Die Diskontobanken reichen nur mit wenigen Ausnahmen in die frühkapitalistische Epoche zurück. Zu diesen Ausnahmen gehörte allerdings die Bank von *England*, die von Anfang an die Diskontierung von Wechseln unter ihre regelmäßigen Geschäfte aufnahm. Aber selbst in England scheinen die meisten Diskontierungen, wie in den übrigen Staaten ausschließlich, von Privatpersonen ausgeführt zu sein, die sich keines guten Rufes erfreuten. Defoe nennt sie eine „schwarze Rotte von Dieben", die für ihr zweifelhaftes Gewerbe sich 10, 15, 20% bezahlen ließen. Außer der englischen Bank gab es meines Wissens bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts hinein eine Diskontobank nur noch in *Österreich*, wo der 1698 begründete, übrigens wenig bedeutende, Wiener Banco dei depositi Wechsel belieh. Das Statut ist im Wortlaut abgedruckt bei Marperger, Beschreibung der Banken, 257 ff. Dagegen ist die von Pigeonneau, Noël u. a. in *Lyon* vermutete Bank dieser Art von M. Vigne, La banque de Lyon, 107 f., als Phantasiegebilde erkannt. Die „Lehn-Banken" des 18. Jahrhunderts waren Lombard-, aber keine Diskontbanken. Siehe Marperger, a. a. O. 45 f. Ludovici, Vollständiges Handlungssystem, § 724.

Eine Diskont-Kompagnie als Aktiengesellschaft wurde 1773 in *Schweden* errichtet. Siehe das „Privilegium für eine allgemeine Discont-Einrichtung, zur Erleichterung des Geld-Umlaufs und Belebung nützlicher Gewerbe vom 26. Mai 1773" bei Schlözer, Briefwechsel 8 (1781), 377 f.

Von *Deutschland* erfahren wir aus dem Ende des 18. Jahrhunderts, was aber auch wohl für andere Länder Gültigkeit hat: „In einigen großen Handelsstädten hat man zur Bequemlichkeit der Commerzien gewisse Discontocassen, die jeden befriedigen, der bey ihnen baare Hülfe sucht. Sie sind aber eine Pest für den Handel . . . Privatkaufleute geben sich ebenfalls nicht leicht mit dem Discontiren der Wechselbriefe ab . . .“ Joh. Js. Berghaus, Handbuch für Kaufleute (1796), s. v. Disconto.

„Reiche Partikuliers die entweder keine Gelegenheit haben oder auch keine Neigung, sich in weitläufige Handlungs-Geschäfte einzulassen und ihre Gelder zu diesem Orts-Wechsel-Kauf anwenden, nennt man Discontenten.“ Kegel, Der Handel Hamburgs, 173.

Im allgemeinen, wird man sagen können, gehört die Wechseldiskontierung ebenso wie die Indossierung, obwohl ihre Anfänge in der frühkapitalistischen Epoche liegen, ihrem Geiste nach (und ihrer Wirksamkeit nach) dem Zeitalter des Hochkapitalismus an: sie sind Formen des versachlichten Kredits. Der frühkapitalistischen Epoche gehören aber ebenso sehr die Formen des persönlichen Kredits zu eigen, wie wir sahen, daß für sie die Formen des persönlichen Handels charakteristisch sind.

Zweiter Abschnitt

Die Organisation des Handelsgewerbes

Vierunddreißigstes Kapitel

Die berufliche Differenzierung des Händlertums

I. Die Vermehrung der Berufskaufleute

Daß sich die Zahl der berufsmäßigen Händler während der frühkapitalistischen Epoche progressiv vermehrt, kann nicht zweifelhaft sein. Zunächst setzt sich ein Differenzierungsprozeß fort, der schon im Mittelalter begonnen hatte, und der eine selbstverständliche Folge der bloßen Zunahme der Produktion war: neben und aus den Handwerkern entwickelten sich selbständige Händlerberufe.

Wie noch heute fingen manche Handwerker frühzeitig an, neben ihren eigenen Erzeugnissen fremde, in ihr Fach schlagende Produkte zu verkaufen. So die Seiler, die Glaser, die Tapezierer, die Papiermacher, die Strumpfwirker, die Pelzer, die Messer- und Waffenschmiede, die Klempner u. a.[1]

In andern Zweigen ist der Spielraum für reine Händlertätigkeit so groß, sind andererseits die Anforderungen sowohl an den Kaufmann als an den Produzenten so beträchtliche, daß sich von vornherein eine reinliche Scheidung zwischen dem Produzenten und dem Kaufmann vollzieht. Das ist der Fall in den meisten Zweigen der Textilindustrie, wo schon während des Mittelalters neben dem Seidenmacher der Seidenhändler, neben dem Tuchweber der Tuchwarenhändler sich verselbständigt[2].

Dieser Prozeß mußte nun offenbar beschleunigt werden durch das Aufkommen des Verlegertums, dessen Entwicklung wir später verfolgen werden. Damit hängt es offenbar zusammen, wenn — beispielsweise — die Solinger Schwert- und Messer-

[1] Viel interessantes Material bei Boissonade, Poitou.

[2] Gut dargestellt bei Herbert, Hist. of the twelve great Livery Companies.

händler im 17. Jahrhundert aufhören, selbst die Messen zu beziehen[1], auf denen von da ab die Kaufleute ihre Erzeugnisse absetzen. Natürlich vollzogen sich solche wichtigen Wandlungen in der Absatzorganisation nur allmählich. Die „Fabrikanten" (in damaliger Ausdrucksweise: die Handwerker oder weiland-Handwerker) sind auf den Messen in Frankfurt a. M. zahlreich vertreten bis gegen das Ende des 18. Jahrhunderts: erst von da ab treten in steigendem Maße an ihre Stelle die Kaufleute[2].

Wesentlich gefördert ist dann die Ausbildung eines selbständigen Kaufmannsstandes offenbar durch die uns bekannte Ausweitung der Heeres- und namentlich Kriegslieferungen. Niemand hat den vermittelnden Händler so nötig wie die Heeresverwaltung, die im Kriegsfalle einen großen Bedarf rasch gedeckt haben will und deshalb immer den größeren und gewandteren Lieferanten bevorzugen wird.

Bezeugt ist das Aufkommen des privilegierten Kaufmannsstandes aus den angeführten Gründen z. B. in der Solinger Industrie. In einer Denkschrift der Handwerker vom Jahre 1789 heißt es: „Die in Deutschland wütenden Kriege brachten viel Arbeit und daher auch viele Handwerker zur Spekulation, wodurch sie auch den Handel in Aufnahme zu bringen wußten. Dadurch entstanden zumeist die privilegierten Kaufleute..." Bei F. W. Dransfeld, Solinger Ind. Verh., 41/42. Vgl. auch ‚Krieg und Kap.', 170.

Gleichzeitig, während neue Händlerberufe aufspringen, verschwand der im Mittelalter so verbreitete Typus des Gelegenheitshändlers. Erscheinungen wie der Mainzer Kaufmann und Rentmeister Edmund Rockoch werden immer seltener[3], bis sie ganz verschwinden. Eine statistische Erfassung dieser Zunahme des Berufshändlertums ist auf Grund der bisher erschlossenen Quellen nicht möglich. Die Forschung sollte trachten, Zahlenmaterial herbeizuschaffen, das es zweifellos gibt.

II. Die Trennung zwischen Großhändler und Detaillisten

Das Zeitalter des Frühkapitalismus wird handelsorganisatorisch nicht zuletzt dadurch gekennzeichnet, daß in ihm sich

[1] F. W. Dransfeld, Solinger Industrieverhältnisse im 18. Jahrhundert (1914), 7 ff.

[2] H. Kanter, Handel mit gebrauchsfertiger Ware, 43.

[3] E. Rockoch, Ein Mainzer Kaufmann und Beamter des 17. Jahrhunderts. Von Dr. H. Schrohe. Beilage zum Jahresbericht des Großherzogl. Ostergymnasiums in Mainz. 1906/07.

die (fast) völlige Scheidung der Engros-Kaufleute von den En-detail-Händlern vollzieht, die, wie wir wissen, während des Mittelalters meist eine und dieselbe Person waren. Die Trennung erfolgt, soviel sich erkennen läßt, am frühesten in England, wo sie, wenigstens für eine Gruppe des Großhändlertums, schon am Ende des 16. Jahrhunderts vollzogen ist. In Frankreich ist sie es sicher am Ende des 17. Jahrhunderts, während in den übrigen Ländern die Personalunion noch längere Zeit häufig ist. Folgendes sind die Belege.

Selbst in *Grofsbritannien* ist bis ins 16. Jahrhundert hinein Groß- und Kleinhandel (häufig? immer?) in einer Person vereinigt. Wir begegnen Überseekaufleuten (merchants), die einen offenen Laden haben. Für Edinburg bezeugt: Rob. Chambers, Edinb. merchants and merchandise in old times (1859), 4 ff. Aber auch in England scheint um die Wende des 15. und 16. Jahrhunderts das Wort „merchant" noch unterschiedslos für alle Arten von Händlern verwandt zu sein. Siehe Ch. Gross, Guild merchant 1, 157 und 2, 23. 176. 380. (Die Stelle 2, 359 beweist dagegen nur, daß Detaillisten und Grossisten derselben Zunft angehörten, was aber, wie wir noch sehen werden, nicht ausschloß, daß sie beruflich längst getrennt waren.)

Aber im Laufe des 16. Jahrhunderts bildete sich der Begriff des „reinen Kaufmanns", „mere merchant", im Sinne eines Überseekaufmanns, diese Großbritannien eigentümliche Spielart des Händlertums, heraus, der nun in einen Gegensatz zum Inlandskaufmann (Tradesman), aber zunächst und hauptsächlich zum Detaillisten (Retailer) tritt. Anfänge dieser Entwicklung in Chester bei R. H. Morris, Chester, 463—68; in Bristol bei J. Latimer, Hist. of merch. adventurers of Bristol, 52 ff., beide zit. bei Unwin, Industr. organis. (1904), 77. Die Umbildung vollzieht sich offenbar unter der Einwirkung des rasch anwachsenden, noch stark seigneurial-abenteurermäßig gefärbten Überseehandels im 16. Jahrhundert (dem Heroenzeitalter des englischen Handels!) so rasch, daß in dem Statut, das im Jahre 1605 der Levante-Kompagnie gegeben wird, schon die Bestimmung enthalten ist, daß die Vorsteher von Zeit zu Zeit nachprüfen sollen, ob etwa ein Mitglied detailliert, das dann sofort aus der Gesellschaft hinauszuwerfen ist. In dem Abdruck bei Epstein, Levante Co., p. 204. (Natürlich erweist die Stelle auch, daß die Vereinigung beider Tätigkeiten gelegentlich noch vorkam.)

Im Jahre 1642 treffen wir bei den Londoner Mercers, die ursprünglich alle Arten des Handels umfaßt hatten, die später allgemeine Scheidung in: 1. Überseekaufleute (Merchants); 2. Inlandsgrossisten (Tradesmen); 3. Detailhändler (Shopkeepers) vollzogen. Herbert, Twelve Livery Companies 1, 230 ff. 234.

Diese Unterscheidung steht im 18. Jahrhundert fest. Siehe z. B. Defoe, Tradesman (1727), 27, nur daß D. den Namen Tradesman für Inlandsgrossisten = Warehousekeeper (Niederlagehandel!) und Detaillisten = Shopkeeper gemeinsam verwendet. Wie sehr die Unter-

scheidung der drei Typen dem Engländer des 18. Jahrhunderts schon in Fleisch und Blut übergegangen war, zeigt deutlich eine Stelle in Mandevilles Bienenfabel (Anm. M), wo es heißt: „Der gewöhnliche Kleinhändler (The ordinary retailer) . . . nimmt sich für die Garderobe seiner Frau seinen Nachbarn zum Muster, der mit derselben Ware im Großen (by wholesale) handelt, wobei er als Grund angiebt, daß jener vor 12 Jahren auch keinen größeren Laden als er selbst hatte (!). Der Drogist, der Schnitt- und Tuchwarenhändler und andere angesehene Ladeninhaber (shopkeepers) können ihrerseits zwischen sich und den (Übersee-) Kaufleuten (merchants) keinen Unterschied mehr entdecken, sodaß sie wie diese sich anziehen und auftreten."

In *Frankreich* ist die endgültige Trennung zwischen en gros- und en détail-Handel jedenfalls am Ende des 17. Jahrhunderts vollzogen. Siehe z. B. die Mém. de Jean Maillefer, ed. Jadart, p. 11 f. Wie allgemein die Scheidung schon war, scheint mir eine Stelle bei Savary im Parf. nég. (2, 101) zu bezeugen, wo er als eine der Klugheitsregeln für den Grossisten aufstellt: daß er niemals an Personen, die nicht zum Kaufmannsstande gehören, verkaufen solle, weil das Mißtrauen unter den Detaillisten verbreitet, die dann wähnen, sie könnten an ihrer Ware nichts verdienen, da ja die Preise dem Publikum bekannt seien. (Man beachte den Geist der Preisbildung!)

Daß auch in *Deutschland* jedenfalls im 18. Jahrhundert der Unterschied zwischen den verschiedenen Typen von Händlern gemacht wurde, ist wohl kaum zu bezweifeln. In Breslau z. B. waren die drei Gruppen mercatores, institores (Detaillisten) und venditores (Trödler) in ihrer Verschiedenheit sehr wohl bekannt. Aber wenn wir die Kaufmannsbücher der Zeit lesen, bekommen wir doch den Eindruck, als ob die Grenzen noch häufig verschoben worden seien. So heißt es z. B. in der Allgem. Schatzkammer (1, 1379), es sei „selten ein Grossierer zu finden, welcher nicht unterweilen eine und andere Ware vereintzeln sollte" und (2, 735): „weil die Kremer anfangen (!) Grossierer zu werden, so steht es auch den Grossierern oder ihren Weibern nicht zu verdenken, wenn sie zuweilen ein klein Profitgen, welches bei dem Ausschneiden und Auswägen eines großen Stücks zu erjagen ist, nicht aus den Händen lassen."

Wir besitzen aber auch genug unmittelbare Zeugnisse dafür, daß bis ins 19. Jahrhundert hinein Groß- und Detailhandel vielfach in einer Person vereinigt waren. Siehe z. B. für Köln B. Kuske, Handels- und Verkehrsarbeiter, 289. In Breslau detaillieren bis in die Gegenwart hinein einige der größten Kolonialwarengrossisten usw. Aber man wird annehmen dürfen, daß auch in Deutschland jedenfalls vom Ende des 18. Jahrhunderts an die Trennung von Engros- und Endetailhandel die Regel bildete.

III. Die Großhändlerschaft

1. Die berufliche Verselbständigung der Nebenfunktionen des Handels

Zu den allerwichtigsten Umwandlungsprozessen, denen das Handelsgewerbe während der frühkapitalistischen Epoche unter-

liegt, gehört die allmähliche Abstoßung aller derjenigen Tätigkeiten und Verrichtungen, denen während des Mittelalters der Warenkaufmann sich notwendig unterziehen mußte. Welche das waren, wissen wir von früher her, und wir haben auch den Prozeß ihrer allmählichen Herausbildungen zu selbständigen Berufen in dem Hauptabschnitte, der dem Verkehrswesen gewidmet ist, verfolgt. Auf ihn kann ich daher verweisen. Es handelt sich um den Güter-, Nachrichten- und Personentransport, um die Spedition, um die Versicherung, um die Beherbergung und Erquickung. Es ist sehr bedeutsam, daß am Ende der frühkapitalistischen Epoche das Handelsgewerbe, insonderheit das Großhandelsgewerbe, gereinigt von allen diesen Nebenfunktionen dasteht, als ein Gewerbe, dessen ausschließliche Aufgabe es geworden ist, den Güterumsatz zu vermitteln (und allerdings für die Lagerung der Güter Sorge zu tragen, da diese einstweilen nur in Ausnahmefällen Gegenstand des privaten Erwerbs oder obrigkeitlicher Fürsorge geworden war). Was diese Verselbständigung für die wirtschaftliche, insonderheit kapitalistische Gesamtentwicklung bedeutete, braucht nicht im einzelnen nachgewiesen zu werden.

2. Die Differenzierung der Großhändlerschaft nach Funktionen

Innerhalb der solchermaßen verselbständigten Tätigkeit des Großhändlers vollzog sich nun allmählich eine Differenzierung nach verschiedenen Richtungen hin, zunächst nach den Funktionen, die die Händler im Gesamtprozeß des Güterumsatzes auszuüben hatten.

Bis zum Ende der frühkapitalistischen Epoche war jene Kette von Großhändlern herausgebildet, die bis in unsere Zeit hinein bestanden hat, und die nichts anderes als der notwendige personale Ausdruck der eigentümlichen Handelsorganisation war, die wir im vorigen Abschnitt kennen gelernt haben.

Die einzelnen Händlertypen, die sich in allen europäischen Ländern mit vollständiger Gleichmäßigkeit wiederfinden, sind in den verschiedenen Gebieten des Warenhandels folgende:

1. beim Einfuhrhandel:

a) der Aufkäufer im fremden Lande, wenn der Handel dort als Landhandel betrieben wurde, der Verkäufer, wenn auf Messen eingekauft wurde;

b) das drüben exportierende, hüben importierende Haus: meist ein und dasselbe;

c) der inländische Grossist, das „oberländische Haus", die „zweite Hand", das *α)* an den Fabrikanten, *β)* an den Detaillisten verkaufte.

Der *englische* Leinwandhändler kauft von Hamburg- und Holland-Kaufleuten (= Merchants = Importeuren); die Seidenwarenhändler von den Italien- oder von den Türkei-Importeuren usw. Defoe, Tradesman (1727), 61.

Die *deutsche* Baumwollgarn- oder Baumwollwarenhandlung in Leipzig oder Frankfurt a. M. kauft von Hamburger Importhäusern; der Kolonialwarengrossist in Breslau oder Dresden ebenso, um an die Detaillisten der Provinz weiter zu verkaufen usw. usw.

2. beim Ausfuhrhandel:

a) der inländische Grossist, sage das Breslauer Leinwandgeschäft;

b) der Exporteur im Hafenplatz, sage in Hamburg oder Bremen;

c) der Importeur im fremden Lande, der zuweilen ein Angehöriger des ausführenden Landes: Merchant adventurer in Antwerpen oder Hamburg, Glaswarenhändler in Lissabon; zuweilen ein Einheimischer ist, der die Waren meist in Konsignation erhielt: darüber verbreite ich mich ausführlich im 35. Kapitel.

3. beim Zwischenhandel zwischen den einzelnen Nationen schob sich noch ein Glied zwischen die unter 2 und 3 genannten Händlertypen: man nannte dessen Handel „commerce d'économie". Er wurde hauptsächlich von den Holländern betrieben. (Siehe unten Seite 585.)

4. im Binnenhandel trat regelmäßig zwischen den Fabrikanten und den Detaillisten der Grossist.

Soll der Detaillist beim Fabrikanten oder beim Grossisten kaufen? fragt Savary (Parf. nég. 1, 293 ff.): bei diesem antwortet er. Nur in einzelnen Fällen ist es üblich, daß der Detaillist direkt kauft, und zwar auf gewissen Messen die Serges de Rome: „mais elles s'achètent pour payer de Foire en Foire et l'on les choisit soy-mesme."

Für die Erkenntnis der binnenländischen Händlerorganisation in *England* enthält ein reiches Material das Buch von Westerfield. Die unerschöpfliche Hauptquelle, die auch W. vor allem nützt, ist auch hier wieder Defoe. Siehe z. B. Tradesman (1727), p. 329: „all our goods circulate so much and go so often thro' so many hands before they come to the consumer"; p. 334: „every manufacture is sold and remov'd five or six times and perhaps more" (!). Die Detaillisten in der Provinz beziehen ihre Waren nicht vom Produzenten, sondern „they ... correspond with the wholesale-dealers

in London, where there are particular shops or warehouses for all these . . .“ usw.

Selbstverständlich kamen Abweichungen von dieser Struktur der Händlerschaft vor. Aber als Regel dürfen wir ein Ineinandergreifen der genannten Typen annehmen.

3. Die Differenzierung der Großhändlerschaft nach Branchen

Ursprünglich handelten die Kaufleute, zumal als sie noch Groß- und Kleinhändler in einer Person waren, mit den verschiedensten Waren. Aber auch nachdem sich die Großhändler von den Kleinhändlern getrennt hatten, dauerte die Vielseitigkeit ihres Handelsbetriebes noch an. Den Onkel Colberts, einen „négociant“ aus Troyes, sehen wir noch mit Getreide, Wein und Stoffen Großhandel treiben.

Im Verlauf der Entwicklung beschränkte sich der einzelne Großhändler immer mehr auf eine oder einige zusammengehörige Waren: es entstand das, was wir den Branchenkaufmann nennen können. Dieser setzt in seinem Handelsbetrieb eine einzige Art von Waren oder mehrere von solchen Waren um, die demselben oder verwandten Produktionsgebieten angehören; das bildet beim inländischen Grossisten die Regel. Daneben blieb derjenige Kaufmann bestehen, der sich mit dem Handel nach einem bestimmten Lande befaßt, aus dem er alle Waren ausführt oder in das er alle Waren importiert: ein solcher Kaufmann kann Distriktskaufmann heißen. Am Ende der frühkapitalistischen Epoche sehen wir beide Typen nebeneinander bestehen und beobachten beim Branchenkaufmann bereits einen hohen Grad der Differenzierung.

Nicht um eine vollständige Statistik der verschiedenen Handelszweige zu geben, sondern nur um einen Eindruck von der reichen Gliederung zu verschaffen, die das Handelsgewerbe am Ende der frühkapitalistischen Epoche bereits aufwies, führe ich die wichtigsten Zweige des Großhandels in *England* im 18. Jahrhundert auf.

1. die Überseekaufleute (merchants) zerfielen in so viele Gruppen, als es Länder und Gegenden gab, mit denen England in Handelsbeziehung stand. Und das waren recht viele. Natürlich wurden die verschiedenen Handelsgebiete zu bestimmten Einheiten zusammengefaßt und zwar unter recht verschiedenem Gesichtspunkt: bald wurden die Distriktskaufleute nach Städten, bald nach Staaten, bald nach Erdteilen unterschieden. So gab es: Hambro'-, Turckey-, Virginia-, Italian-, Dutch-, African-, India-, Eastland-, Russia-, East India- u. a. Merchants.

2. Unter den Binnenhändlern gab es folgende Branchenkaufleute:

a) für Rohstoffe: Iron-monger, Wood-men, Coal merchants; Woolmen, Silkmen; Leather-seller; Corn-mongers, Meal-men; Oil-men; Tobacconist; Hop-merchant;

b) für Fabrikate: Birmingham hardware-men; Horse-milliner; Hoop- and stave-men; Wholesale butcher, Buyers and sellers of cattle; Yarnmen; Draper, Mercer; Thread-men; Grocer.

Ich wiederhole, daß die Liste auf Vollständigkeit keinen Anspruch erhebt.

Von der eben skizzierten Entwicklung: einer Verselbständigung des Handelsgewerbes und einer fortschreitenden Differenzierung der Großhändlerschaft nach Funktionen und Branchen, gab es nun Ausnahmen. Die wichtigste ist das Bankiergewerbe, von dem der folgende Unterabschnitt handelt.

IV. Banken und Bankiers

Die moderne Bank gehört ihrem innersten Wesen nach ganz dem Zeitalter des Hochkapitalismus an. Aber auch ihre äußere Geschichte reicht nur wenig hinter den Beginn jenes Zeitalters zurück. Was wir an Einrichtungen und Geschäften unter dem Namen Banken während der frühkapitalistischen Epoche verzeichnet finden, waren doch nur Ansätze zu dem, was wir heute eine Bank nennen.

Die einzige moderne Bank, die es vor der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts gab, war die Englische Bank; denn der ähnlich organisierte Wiener Banco dei depositi kann wegen der Schwerfälligkeit seiner Verwaltung nicht in Betracht gezogen werden. Aber wir haben schon früher erfahren, wie eng begrenzt das Tätigkeitsfeld selbst der Bank von England bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts hinein war. Allen übrigen „Banken“[1] fehlten aber die wesentlichen Bestandteile des Begriffs der modernen Bank als eines kreditvermittelnden Instituts, weil ihnen die Gegenüberstellung der Aktiv- und Passivkreditgeschäfte fehlte, auf der heute alle Bankorganisation ruht. Die wenigen Banken des 16., 17. und 18. Jahrhunderts, die Aktivgeschäfte betrieben, taten es mit ihrem eigenen Kapitale oder mit Hilfe staatlicher oder städtischer Zuschüsse oder aus charitativen Mitteln.

Neben den Bankinstituten gab es eine große Menge privater Bankiers, die ebenfalls mit unsern heutigen Bankiers nicht

[1] Siehe die Aufzählung der Typen bei Marperger, Beschreibung der Banken, 1. bis 3. Kapitel.

mehr als den Namen gemein haben. Mit ihrer Eigenart und ihrer besondern Funktion im Haushalt des frühkapitalistischen Wirtschaftslebens müssen wir uns etwas genauer vertraut machen.

Die „Bankiers" der frühkapitalistischen Epoche sind die Abkömmlinge der mittelalterlichen Campsores, der Wechsler, die, wie man weiß, zunächst nur den Handwechsel der Münzen betrieben. Diese Campsores, die auf italienisch von ihren Wechseltischchen den Namen „Banchini" trugen, hatten in Italien noch während des Mittelalters ihren Geschäftskreis sehr viel weiter auszudehnen gewußt. Sie waren Geldleiher, Geschäftsverwalter, Kronbankiers (der Päpste, der französischen, englischen, neapolitanischen und anderer Könige und Fürsten) sowie Wechsel- und Warenhändler, wohl auch Spediteure geworden[1].

Seit dem 16. Jahrhundert, als dank der starken Vermehrung der Edelmetallproduktion die Kredit- und namentlich die Finanzunternehmungen eine früher nie geahnte Ausdehnung annahmen, lösten sich aus diesem Umkreis von Geschäften die eigentlichen Finanzierungsgeschäfte heraus und fingen an, das selbständige Tätigkeitsfeld einer besonderen Klasse von Finanzleuten zu bilden, die nur noch selten Bankiers, vielmehr Financiers, Partitanti, Partisans, Traitans, Asientistas, Finantzer usw. genannt wurden[2].

Auf der andern Seite verselbständigte sich vielfach das Handwechselgeschäft und wurde zum Berufe besonderer Handwechsler[3].

Die Tätigkeit der alten ‚banchieri', abzüglich der eben genannten Erwerbszweige (die teilweise in dem alten Verbande blieben), bildete nun den Kern der Berufsarbeit der „Bankiers" des 17. und 18. Jahrhunderts, die in der Mehrzahl der Fälle eine bunte Fülle der scheinbar verschiedenartigsten, aber doch in einem inneren Zusammenhange stehenden Geschäfte in ihrem Betriebe vereinigten. Besonders beliebt war die Zusammenstellung von: „Wechsel, Kommission und Spedition".

Das vom Kayserlich priv. Handlungs-Avis-Comptoir 1794 herausgegebene „Frankfurter Mercantil-Schema", das die *Frankfurter* Kaufleute nach ihren Geschäftszweigen scheidet, stellte die Banquiers an deren Spitze und es fügte hinzu: „Bey diesen Herren kann man

---

[1] Siehe die gute, zusammenfassende Darstellung von Otto Meltzing, Das Bankhaus der Medici und seine Vorläufer. 1906.

[2] Siehe Ehrenberg, Zeitalter der Fugger 1, 379.

[3] Z. B. in *Breslau*: Soll und Haben von Eichborn & Co., 84.

Wechsel auf alle Europäischen Plätze bekommen, und sich wegen Geldübermachungen und Remisen an dieselben addressieren, sie nehmen auch sonstige Kommissionen an, und beschäftigen sich mit Spedition und Speculation in Waaren en gros." Vgl. Geschichte der Handelskammer zu Frankfurt a. M., 1089.

Noch im Jahre 1823 gab es (nach H. Kanter) in Frankfurt a. M. 275 Kaufleute, die sich solcherweise mit „Wechsel. Kommission und Spedition" befaßten.

Die Firma Eichborn & Co. in *Breslau* wurde 1728 als „Speditions-, Kommissions- und Wechselgeschäft" begründet. 1756 Joh. Ludw. Eichborn als „Cambist und Garnhändler" bezeichnet. Festschrift S. 1. 23.

Die größeren unter ihnen betrieben einen schwunghaften „Spekulationshandel" in dem Sinne „wagender Kaufleute", die es riskierten, Waren im Vorrat zu kaufen und zu lagern zwecks späteren Wiederverkaufs an Grossisten und Detaillisten. Das waren die „Spekulationshandlungen" nach Art der heute noch in England bestehenden „General Merchants"[1]. Noch andere waren nebenbei „Verleger" und „Hofbankiers", das heißt Geschäftsverwalter und Geldgeber der Fürsten. Ein Haus dieser Art mit einem sehr umfassenden Tätigkeitsgebiet sind die Gebrüder Schickler, die folgende Geschäfte betrieben: 1. Warenspedition; 2. Warenkommission; 3. Verlag (Eisenindustrie, Gewehrfabrik); 4. Wechselhandel; 5. Verwaltung des Vermögens der preußischen Könige; 6. Finanzunternehmung; 7. Schiffsreederei: allein oder in Parten[2].

Aber das Hauptgeschäft der eigentlichen Bankiers, um das sich alle andern nur herumlagerten, bildete während der ganzen frühkapitalistischen Epoche doch das Wechselgeschäft. Wir finden deshalb häufig den Bankier definiert als „einen Kaufmann, der das Wechselgeschäft betreibt"[3]. Genauer und, wie wir sehen werden, treffend wird der Begriff von anderen folgendermaßen bestimmt: „Ein Banquier, Cambiste oder Wechseler, ist ein Handelsmann, der hauptsächlich Profession davon macht, zu dem Ende Gelder auf Wechsel zu geben oder zu nehmen, um dadurch nicht allein seinen Neben-Menschen, sondern auch sich und den Seinigen zu dienen."[4] Und: Bankiers sind „Kaufleute, die ein großes Vermögen besitzen, an vielen

[1] C. F. V. Burckhardt, Geschichte der Privatbankiers in der Schweiz. 1914; Tr. Geering, Chr. Merian, 4 f.

[2] Geschichte des Bankhauses Gebr. Schickler. 1912.

[3] M. Heinemann, Der Kaufmann als Banquier (1833), 6.

[4] Der in allen Fällen vorsichtige Banquier usw. 1, 6.

Orten Credit haben und acceptable Wechselbriefe auf die vornehmsten Handelsplätze von Europa verschaffen können. Dieser Mittelspersonen bedient sich der Kaufmann zu Handelsunternehmungen in entfernten Ländern und zu Abmachung seiner Geschäfte . . .“ [1]

Unsere Kenntnis von dem Mechanismus des frühkapitalistischen Wechselverkehrs befähigt uns, einzusehen, worin die besondere Tätigkeit des Bankiers bestand und weshalb sie so wichtig war. Es handelte sich nämlich, wie wir wissen, bis tief ins 18. Jahrhundert hinein nicht um einen „Wechselhandel“ im heutigen Sinne (An- und Verkauf von Wechseln), sondern um eine Wechselvermittlung: der Bankier stellt selbst Wechsel aus und läßt auf sich oder seinen Korrespondenten ziehen. Er gewährt, wie wir heute sagen würden, Akzeptkredit. Er steht mit den Ausstellern, deren Wechsel er akzeptiert, und mit den Trassaten, auf die er Wechsel ausstellt, im Kontokorrent. Der Bankier ist, wie es schon Scaccia ausdrückt: bald requisitus, bald requirens. Daher die Wichtigkeit der vielen Beziehungen an fremden Orten (daher unter anderm das Übergewicht der *Juden* im Wechselgeschäft!). Daher die Unmenge von Konten in einem Bankgeschäft der alten Zeit[2]. Daher die Unentbehrlichkeit des Bankiers im früheren Wechselgeschäft, das niemals nur von der „Börse“ oder den Maklern ausgeführt werden konnte.

In größeren Städten differenzierten sich die Bankiers nach geographischen Bezirken, weil sie nur so ihre eigenartige Rolle als Vermittler des Zahlungsverkehrs zu spielen imstande waren. Ich wähle als Beispiel Paris.

Privatbankiers gab es Ende des 17. Jahrhunderts in *Paris* 21:
„Banquiers pour les remises de Places en Places:
Mss . . . pour la Normandie, Bretagne et pais étrangers . . .
— pour les mêmes pays etc.
— pour les Prov. de Normandie et Bretagne et encore pour tous les états d'Allemagne
— pour Allemagne, Angleterre, Italie, Hollande, Lyonnais, Languedoc et Flandre conquise . . . usw.
Mess. les Agens de change s'assemblent tous les jours ouvrables vers

[1] Hildts Handlungszeitung 12 (1795), 145. Daselbst Verzeichnis deutscher Bankiers.

[2] Siehe z. B. die große Zahl von eigenen Rechnungen (nostri conti) der Firma Eichborn & Co. in andern Städten: in deren Festschrift, S. 50 f.

le midy à la place de change, pour la négociation des Lettres et Billets de Change. Le livre commode des adresses." Nouv. ed. 1, 119.

V. Die Detailhändlerschaft

Auch sie erlebte während der frühkapitalistischen Epoche eine weitgehende Differenzierung. Das ergibt sich aus der Neugestaltung der Absatzorganisation des Detailhandels, insbesondere aus der Neugruppierung der Waren in den einzelnen Läden. Da ich von dieser bereits ausführlich gesprochen habe, so kann ich auf die frühere Darstellung verweisen[1].

VI. Gesamtüberblick

Ich teile zum Schlusse dieses Kapitels noch die Beschreibung mit, die ein kundiger Zeitgenosse, der bekannte schlesische Kaufmann Peter Hasenclever, in seinen Lebenserinnerungen (1794) von der Struktur des Handels zu seiner Zeit entwirft. Sie kann dazu dienen, sich das Gesamtbild besser einzuprägen und wird die Richtigkeit meiner Skizze bestätigen.

„Die Kaufleute, deren Hauptbeschäftigung ist, einigen den Überfluß an Waren abzunehmen und an andere, die sie bedürffen, zu verkauffen, will ich zu besserer Deutlichkeit in 6 Klassen theilen.

Zur ersten Klasse gehören die Krämer und Ladenhändler, welche ihre Waaren von andern Kaufleuten oder vom Fabrikanten, Landmann usw. einkauffen und sie nach der Elle, nach Pfund, Quart usw. wieder verkaufen.

Die zweite Klasse machen die Grossisten aus, die nur im Ganzen, nach Lasten, Centnern, Ballen, Fässern, Tausenden etc. ein- und verkauffen. Die Waaren dieser beyden Klassen können einländische oder auch fremde seyn. — Hieher kann man auch die Banquiers rechnen, die sich eigentlich nicht mit Warenhandlung, sondern mit Geldnegoce beschäftigen.

Zur dritten Klasse zähle ich diejenigen Kaufleute, welche den Activhandel auf die Art treiben, dass sie unter ihrer Direction durch Fabrikanten allerhand Arten von Waren anfertigen lassen und dann ins Ausland versenden. Sie schaffen die rohen Materialien dazu selbst an, z. B. feine spanische Wolle, Seide, Kochenille etc., denn viele haben auch ihre eigenen Färbereyen. Dem Fabrikanten, dem ein gewisser Arbeitslohn festgesetzt ist, geben sie die Art und die Dessins der Ware an. In Berlin haben Sie Mehrere von solchen Kaufleuten, z. B. der Herr Geheime-Commerzien-Rath Schmitt, die Herrn Megely und Sohn, der Herr Hesse.

Dieser Handel befördert den Flor, die Bevölkerung, Industrie und den Reichthum vieler grossen Städte und Länder in Europa. In

[1] Siehe oben Seite 454 ff.

Deutschland nenne ich Ihnen nur noch: Aachen, Monjoie, Verviers; in England: London, Norwich, Manchester, Birmingham, Exeter etc., in Frankreich Abbeville, Amiens, Sedan, Tours, Lyon, Carcassonne etc., wo diese Kaufleute unter dem Namen „Marchands fabriquans" bekannt sind.

Andere treiben den sogenannten oekonomischen Handel mit denjenigen fremden Waren, die ihr Land nicht producirt und doch zu seiner Nothwendigkeit bedarf; oder man führt die fremden Waaren nur deswegen ein, um sie wieder an Ausländer mit Vortheil zu verkaufen.

Noch andere beschäftigen sich mit Spedition, d. h. mit Fortschaffung der Waaren anderer Kaufleute. Hierzu gehören auch diejenigen, welche in den Seestädten den Cabotage-Handel treiben und ihre Schiffe, für eigne oder fremde Rechnung, nach einem nicht weit entfernten, inländischen oder fremden Hafen befrachten.

Zur 6ten Klasse rechne ich endlich alle Kaufleute, die sich mit der General-Handlung beschäftigen, ohne sich auf einzelne Zweige derselben einzuschränken, die am Activ-, Oekonomischen und Cabotage-Handel mittelbar oder unmittelbar Theil nehmen. Diese suchen sowohl die natürlichen Producte, als auch die Fabrikate ihres Landes an fremde Nationen mit dem möglichst grösten Vortheil, entweder für baar Geld oder gegen andere Waaren abzusetzen, die zum inländischen Bedarf und zur Verarbeitung zu neuen Handlungs-Artikeln dienen, oder im Fall eines Ueberflusses oder Verbotes derselben im Ausland wieder verkauft werden können. Berlin ist keine Seestadt, demohngeachtet haben sie dort viele Kaufleute, die in allen Arten von Handlung zugleich geschäftig sind. Erlauben Sie, daß ich Ihnen davon Einige nenne, als Herr David Splittgerber's Erben und Herr Geheime-Commerzien-Rath Schütze."

Die dritte Klasse der hier aufgezählten Kaufleute sind die „Verleger", die wir heute nicht mehr als Kaufleute, sondern als gewerbliche Unternehmer ansehen. Von ihnen habe ich daher an dieser Stelle noch nicht gesprochen.

Fünfunddreifsigstes Kapitel

Die Entstehung der kaufmännischen Vertretungsgewerbe

Vorbemerkung

Obwohl ich hier von Erscheinungen sprechen will, die in der Rechtssprache ihre festgeprägten Bezeichnungen haben als Makler, Agenten, Kommissionäre und Kommissionshandel, so wähle ich gleichwohl einen bisher nicht gebrauchten, juristisch völlig farblosen Ausdruck: „kaufmännische Vertretungsgewerbe", um bei der folgenden Betrachtung jede Erinnerung des Lesers an die bekannten Rechtskategorien auszulöschen. Denn eine solche Erinnerung würde nicht nur nichts beizutragen vermögen zu dem Verständnis der hier in Frage kommenden Zusammenhänge; sie würde ein solches Verständnis geradezu verhindern. Selten zeigt sich so wie hier, daß die Gesichtspunkte, unter denen die Juristen die sozialen Erscheinungen ansehen, grundverschieden sind von dem, unter dem wir sie betrachten müssen, wenn wir eigene soziologische Erkenntnis zutage fördern wollen.

In der bisherigen *Literatur* sind ausschließlich die juristischen Gesichtspunkte zu ihrem Rechte gekommen. Darum bietet uns die Literatur über alle die genannten Dinge nichts. Ein so fleißiges Buch wie das von W. Schmidt-Rimpler, Geschichte des Kommissionsgeschäftes in Deutschland. 1. Band. Die Zeit bis zum 15. Jahrhundert (1915), kommt für das wirtschaftshistorische Verständnis auch nicht mit einer Zeile in Betracht.

I. Die Anforderungen des kapitalistischen Handels

Daß sich während der frühkapitalistischen Epoche aus dem ursprünglich rein handwerksmäßigen Handel ein kapitalistisch organisierter Handel herausbildet, kennzeichnet den Handel jener Jahrhunderte in seiner Entwicklung. Wir wissen, worin die Eigenart wie aller handwerksmäßigen Tätigkeit so auch des handwerksmäßigen Handels besteht: in der Einsetzung der eigenen Person des (in traditionalistischen Vorstellungen befangenen, seine Nahrung suchenden) Wirtschaftssubjektes zur Durchführung aller mit dem Güterumsatz verbundenen, also vorwiegend noch technischen Arbeiten. Wir wissen auch, worin wir die Wandlung zum kapitalistischen Handel zu erblicken

haben: in der Heraushebung einer rein dispositiv-organisierenden Tätigkeit, mittels deren es dem Wirtschaftssubjekt gelingt, unter Zuhilfenahme einer entsprechenden Tauschwert-(Geld-)Summe, deren Verwertung Zweck wird, als Vermittlerin fremde Willen zu vorteilhaften Vertragsabschlüssen in seinem Interesse zu beeinflussen. Da wir nun aber unsern Begriff vom Kapitalismus vornehmlich an der Produktionsunternehmung gebildet haben, so sind wir zu sehr geneigt, die dispositiv-organisierende Tätigkeit des kapitalistischen Unternehmers auf den Umkreis seiner Unternehmung einzuschränken. Eine solche Beschränkung läßt uns aber das volle Verständnis für die Wesenheit der kapitalistischen Organisation im Gebiete des Güterumsatzes nicht gewinnen. Es hieße auf eine tiefere Einsicht verzichten, wollten wir über die Kontorräume eines großen Warenhandels- oder Bankhauses, in denen vielleicht mit einem halben Dutzend Kommis Millionen umgesetzt werden, nicht hinausschauen und diejenigen Beziehungen zu erkennen trachten, die von diesen umschriebenen Betrieben aus durch das Kapital in einem weiten Umkreise geknüpft werden. Wir müssen uns zum Bewußtsein bringen, daß es in diesen Fällen die Willen Außenstehender, vielleicht Ortsferner sind, die durch die Dispositionen eines kapitalistischen Wirtschaftssubjektes bestimmt werden. Dieses sitzt gleichsam wie die Spinne in der Mitte ihres weiten Netzes, das sie aber in allen seinen Fäden, so entfernt sie sind, durch die ihr innewohnende Kraft beherrscht.

Wir müssen uns aber auch dieses klar machen, daß die Ausübung einer solchen dispositiven Fernwirkung an die Erfüllung bestimmter Vorbedingungen nicht nur subjektiver, sondern auch objektiver Natur geknüpft ist. Sie setzt, damit sie eintrete, das Bestehen eines immerwährenden Systems von Beziehungen zwischen Händler und Händler (oder auch zwischen Händler und Produzenten) voraus, die geknüpft bleiben, auch wenn keine körperliche Berührung stattfindet, die zu Geschäftsabschlüssen benutzt werden können lediglich auf Grund einer notfalls ortsfernen Verständigung. Sie setzt mit andern Worten das Vorhandensein eines kunstvollen Mechanismus merkantiler Verknüpfungen voraus, der die persönlich-einmalige Abmachung überdauert, der von der Person des einzelnen Händlers losgelöst, gleichsam objektiviert ist; den der einzelne Händler als eine Gegebenheit vorfindet; an den er herantritt, in den er hineintritt; dessen er sich für seine Zwecke wie eines technischen Apparates bedienen

kann; den er mit Hilfe seiner persönlichen Fähigkeiten, aber stets unter Vermittlung einer ihm zur Verfügung stehenden Tauschwertsumme (das gibt eben diesem Verhältnis die kapitalistische Note) beherrscht.

Dieser Zustand einer für den Einzelkaufmann jederzeit bereiten merkantilen Organisation wird angebahnt durch die Verselbständigung der mit dem Güterumsatz ursprünglich verknüpften Nebenfunktionen. Aber er ist damit noch nicht geschaffen. Auch wenn der Kaufmann sich auf seine Händlertätigkeit beschränken kann, so vermag er doch als Händler noch nichts in der Ferne zu bewirken: er muß immer noch seine Waren persönlich begleiten, weil nur er selber, in eigener Person, die Vertragsabschlüsse, die den Inhalt seiner Händlertätigkeit ausmachen, bewerkstelligen kann.

So finden wir noch im 16. Jahrhundert auf dem Wege selbst zwischen den Haupthandelsplätzen der Zeit: Venedig und den flandrischen Häfen, die venetianischen Kaufleute in eigener Person auf den flandrischen Galeeren. Die Instruktion vom 12. Februar 1517 bestimmt, daß sie frei zu befördern sind, wenn sie eine Ladung von mindestens 15 Duk. (= 135 Mk. h. W.: Warenumsätze im Mittelalter!) Wert an Bord haben. Bei R. Brown, Cal. Pap. Vol. II. Nr. 841 p. 351. Daß der Kaufmann seine Waren bis in die neue Zeit hinein begleitete, werden wir später sehen. Aber was dann die Ausnahme bildete, war bis ins 16. Jahrhundert hinein die Regel, von der es natürlich — umgekehrt — Ausnahmen nicht-persönlicher Begleitung gab. Die juristische Betrachtung der Dinge, wissen wir, ist deshalb für uns so unergiebig, weil sie auf diesen Umstand: ob eine soziale Beziehung vereinzelt auftritt oder nicht, kein Gewicht legt. Die Geschichte sage des Kommissionshandels beginnt für den Rechtshistoriker in dem Augenblick, in dem das erste Kommissionsgeschäft abgeschlossen wird, für uns erst, wenn er eine Massenerscheinung geworden ist. Ich muß diesen Unterschied immer wieder betonen, um ihn dem Leser einzuprägen.

Aus dieser Gebundenheit kann sich der Kaufmann offenbar nur befreien, wenn es ihm gelingt, bestimmte Funktionen, die er selber ausübt, auf andere zu übertragen; wenn es ihm gelingt, seine Person gleichsam zu vervielfältigen, so daß er mit einem Teile dieses, mit einem andern Teile jenes vornehmen, mit diesem Teile hier, mit einem andern wo anders sein kann: wenn es ihm gelingt, sich rechtskräftig und sachwirksam vertreten zu lassen. Und es ist nun ein wesentlicher Teil der Handelsgeschichte während der frühkapitalistischen Epoche, daß die Mittel und Wege gefunden werden, eine derartige Vertretung des einzelnen Kaufmanns ins Werk zu setzen und schließlich

ein kunstvolles System merkantiler Vertretungen zu schaffen. Sehen wir nun zu, in welcher Weise sich dieses schwierige Werk vollendete.

II. Die Entwicklungsstufen der kaufmännischen Vertretung

1. Die älteste Form, in der der Kaufmann seine Person vervielfältigte, gehört noch durchaus dem Zeitalter des handwerksmäßigen Handels an: es war die Genossenschaftsbildung. In der Genossenschaft, die ein Corpus darstellte, gab es doch zahlreiche Genossen, die soviel Organe desselben Körpers bildeten, als ihre Zahl betrug. Von ihnen konnte der eine diese, der andere jene Funktion ausüben, vor allem konnten sie den ortsfernen Handel in der Weise bewerkstelligen, daß der eine Genosse in dem Versendungshafen, der andere im Ankunftshafen seines Amtes waltete. Die Vertretung war hiernach eine durchaus organische: wie ein Glied des Körpers das andere vertritt.

Daß ausgebreitete Familien sich besonders gut dazu eigneten, an verschiedenen Orten Vertreter derselben Handelsgemeinschaft zu bestellen, liegt auf der Hand. Ich habe schon oft darauf hingewiesen, daß der Vorsprung, den die Juden vor den Christen voraus hatten, zum Teil in der räumlichen Verbreitung jüdischer Familien seinen Grund hatte.

Eine ähnliche Organisation führten die Handelsgesellschaften durch, auch als diese schon einen kapitalistischen Charakter annahmen: die verschiedenen Socii verteilten die Geschäfte nach sachlichen oder geographischen Bezirken unter sich.

2. Als einzelne Handelsunternehmungen anfingen, sich zu vergrößern, wurden sie in den Stand gesetzt, sich durch eigene Angestellte bei bestimmten Geschäften und namentlich an fremden Orten vertreten zu lassen. Dadurch entstand diejenige Handelsorganisation, die man als das Faktorensystem bezeichnen kann, und die in *Italien* schon in den letzten Jahrhunderten des Mittelalters[1], überall aber während des 16. Jahrhunderts, als plötzlich (und vorübergehend) unter dem Einfluß der vermehrten Edelmetallproduktion zumal in *Oberdeutschland* eine Reihe mächtiger Waren- und Geldhandelsgeschäfte emporblühte, eine gewisse Rolle gespielt hat. Es ist die Zeit der Pegolotti und Uzzano, später der Fugger-Faktoren, von deren Wirksam-

[1] Die Peruzzi hatten schon im 14. Jahrhundert 137 „fattori" in ihren Diensten. Peruzzi, Storia del Commercio, 261 ff.

keit uns R. Ehrenberg soviel zu erzählen weiß, der Lucas Rem, der Ulrich Krafft u. a. In diesem Faktorensystem kommt die ganze Unbeholfenheit und Unfertigkeit der damaligen Handelsunternehmungen und der gesamten Handelsorganisation zum greifbaren Ausdruck, denen die Verhältnisse gleichsam über den Kopf gewachsen waren. Die Maschinerie lärmt und knarrt ungeheuer, und es kommt doch nichts rechtes dabei heraus.

Im ganzen bildet diese Zeit in der Geschichte der Handelsgewerbe eine Episode, wenn man nicht etwa in der Organisation der großen Überseegesellschaften des 17. und 18. Jahrhunderts eine Fortsetzung jenes Faktorensystems erblicken will. Außerhalb dieser einzigartigen Gebilde kam es im 17. und 18. Jahrhundert nur noch vereinzelt vor, daß die Vertretung der großen Handelsgeschäfte durch wirkliche Handlungsdiener auch an fremden Orten, wo das Haus keine Filiale hatte, erfolgte. Der wichtigste Fall einer solchen Vertretung war die Begleitung einer wertvollen Schiffsladung durch den Kargadör[1].

3. Das epochale Ereignis war vielmehr dieses: daß ein Fremder, der nicht im Dienstverhältnis zu einem Kaufmann stand, dessen Vertretung übernahm. In den Anfängen — und diese Anfänge reichen offenbar bis weit in das Mittelalter zurück[2] — erfolgte eine solche Vertretung durch einen Geschäftsfreund gelegentlich und aus Gefälligkeit. Das Verhältnis zwischen dem Auftraggeber und dem Beauftragten war mehr ein Vertrauensverhältnis als ein Vertragsverhältnis[3]. Es entsprach etwa der Beförderung von Briefen durch einen Bekannten „bei passender Gelegenheit". Der strengere Verkehr konnte sich damit nicht zufrieden geben. Er mußte darauf dringen, feste Verhältnisse nach Form und Zeit zu schaffen. Diese aber stellten sich mit dem Augenblick ein, da die Vertretung anderer Kaufleute zu einem gewinnbringenden Geschäft und, teils im Nebenberufe, teils im Hauptberufe, zum Inhalt besonderer Erwerbsunternehmungen gemacht wurde. Damit waren eigene kaufmännische Vertretungsgewerbe, wie ich sie zusammen-

[1] Siehe über diesen Büsch, Sämtl. Schriften 1, 186 f.; 2, 251 ff.

[2] Siehe z. B. Silberschmidt, Das Senden und Befehlen der Waren nach der kaufmännischen Korrespondenz des 15. Jahrhunderts, im Archiv f. bürgerl. Recht 25 (1905), 129 f.

[3] Siehe z. B. Hagedorn, in den Hans. Gesch.-Bl. 37, 250 ff., und vgl. für das 17. Jahrhundert etwa das Reiss-Journal von J. Eb. Zetzner (1677—1715), a. a. O. S. 23 f. 51 f.

fassend nennen will, entstanden: das Ergebnis abermals eines Differenzierungsprozesses, das eine bestimmte Höhe der Verkehrsorganisation und einen bestimmten Mindestgrad der Verkehrsintensität zur Voraussetzung hatte.

Die wichtigsten Fälle, in denen solche berufsmäßige und vertragsmäßige Vertretung gegen Entgelt ausgeübt wurde, waren:

1. der Vertragsabschluß am Wohnsitz des Kaufmanns; diejenigen Personen, die diese zum Inhalt eines Gewerbes machten, sind die Makler;
2. der Einkauf von Waren;
3. der Verkauf von Waren.

Diejenigen, die diese beiden Funktionen vertretungsweise ausübten, werden im allgemeinen unterschiedslos „Kommissionäre" oder auch „Faktoren" genannt, die aber scharf zu unterscheiden sind von den oben erwähnten Faktoren, den Kaufmannsdienern.

Die Terminologie schwankt. In der *deutschen* und *englischen* Sprache wird während des 16., 17. und 18. Jahrhunderts das Wort Faktor je mehr und mehr für den Begriff des Kommissionärs verwandt. Siehe z. B. Hagedorn, a. a. O. 37, 256 ff. Hatton, Merch. Magaz. 171 ff. 212 ff: „a factor is one that is employ'd to buy and sell any Kind of merchandise for another and differeth from a servant" etc. Allgem. Schatzkammer, s. v. factor: „synonym mit Institor, commissionarius." Aber auch im englischen kommt die alte Bedeutung noch vor. Siehe z. B. Postlethwayt, s. v. Factor

Dagegen behält das Wort „facteur" in der *französischen* Sprache seine Bedeutung von Handlungsdiener bei: „les facteurs sont distinguez des commissionnaires en ce qu'ils ont des gages" . . . „les facteurs étroitement pris, n'agissent et ne travaillent que pour leurs maîtres, sont toujours en quelque façon domestiques" . . . Le Moine de l'Espine, Le négoce d'Amsterdam, 202. Doch wird umgekehrt das Wort „Facteur" auch im Sinne von Kommissionär verwandt. Siehe z. B. die französische Übersetzung des Ustariz.

III. Die Ausbreitung der kaufmännischen Vertretungsgewerbe

1. Die Makler

Wann ein selbständiges Maklergewerbe im heutigen Sinne aufkommt, vermag ich nicht anzugeben. Daß die von Goldschmidt[1] im 13. Jahrhundert nachgewiesenen italienischen Sensali (sensales) mit unsern heutigen Maklern ebensowenig gleichbedeutend sind wie die während des ganzen Mittelalters

[1] Universalgeschichte, 250 ff.

verbreiteten Unterkäufer, ist bekannt. Es waren vielmehr beeidigte Innungsbeamte, die im wesentlichen dazu da waren, den Verkehr zwischen Gast und Gast, der ja verboten war, zu vermitteln[1]. Immerhin ist es sehr wahrscheinlich, daß es schon während des Mittelalters in den italienischen Handelsstädten Berufsmakler gegeben hat, ebenso wie in den niederländischen Städten[2], wenn sie auch zunächst wohl nicht den Kauf und Verkauf von Waren, sondern den Abschluß von Versicherungsverträgen[3] sowie die Besorgung von Wechseln übernahmen[4]. Daß auch die Wechselmakler der Frühzeit etwas anderes waren als die modernen Wechselmakler, ergibt sich aus der Grundverschiedenheit des damaligen und des heutigen Wechselverkehrs. Ist es heute ihre Aufgabe, den Handel mit Wechseln zu vermitteln, so oblag es ihnen zu einer Zeit, als es noch keinen Wechselhandel gab, „solche Contrahentes zusammenzuführen"[5].

Von einer einigermaßen belangreichen Einrichtung eines Berufsmaklertums kann jedoch nicht vor dem 16. Jahrhundert die Rede sein.

In *Frankreich* führt Karl IX. im Jahre 1572 das Institut der Berufsmakler ein, die nur vom Könige berufen werden. Das Edikt kommt nicht zur Ausführung und wird 1595 von Heinrich IV. erneuert. Danach sind nur vom Könige ernannte Makler zulässig. Ihre Zahl wird beschränkt für Paris auf 8, Lyon 12, Rouen 4, Marseille 4, Rochelle 3, Bordeaux 3, Amiens, Dieppe, Calais je 1. Die Zahl dieser amtlichen Makler steigt in Paris 1634 auf 20, 1638 auf 30. Daneben gab es beeidigte Makler der einzelnen Händlerzünfte. Savary, Parf. nég. Tome II. Livre III Ch. VII. Dict. de Comm. s. v. Agent.

Ähnlich verläuft die Entwicklung in *deutschen* Städten wie *Frankfurt a. M.*: Anfänge im 16. Jahrhundert: 1582 12 Makler; rasche Vermehrung in den letzten Jahren des Jahrhunderts: *1589*: 48; *1610*: 42 Makler. Wesentlich fremde. Wohl vorwiegend Wechselmakler. Gesch. der Handelskammer zu Frankfurt a. M., 29 ff.

Zu höchster Blüte entfaltete sich das Maklerwesen in den beiden

---

[1] Siehe z. B. (Pagnini), Della dec. 2, 135. Eine gute Darstellung dieses mittelalterlichen, zur Zunftverfassung gehörigen Maklertums, das in allen Städten verbreitet war, findet sich in Schmollers Tucherbuch und in Dorens Studien 1, 154 ff. Für *Antwerpen* (noch im 15. Jahrhundert) siehe jetzt Em. Dilis, Les courtiers anversois sous l'ancien régime, in den Annales de l'Académie Royale d'Archéologie de Belgique Vol. 62. 1910.

[2] Siehe z. B. (Luzac), Hollands Rijkdom 1, 174.

[3] Siehe oben Seite 314. [4] Siehe oben Seite 526 f.

[5] Marperger, Beschreibung der Messen und Märkte, 344. Vgl. Cap. X und Beschreibung d. Banken, Cap. XVIII, sowie oben S. 525 ff.

niederländischen Großhandelsplätzen der frühkapitalistischen Epoche. In *Antwerpen* übten um die Mitte des 17. Jahrhunderts noch 105 Christen und 19 Juden offiziell das Gewerbe aus. Dilis, l. c. p. 356. In *Amsterdam* gab es nach J. P. Ricard (Nég. d'A. Ch. XVI) zu seiner Zeit 375 vereidigte christliche und 20 ebensolche jüdische, dagegen 7—800 unvereidigte Makler, also 11—1200 (!) im ganzen. Davon waren 250—300 Wechselmakler, 100 Fonds-(= Aktien-)Makler, 100 Versicherungsmakler, 80 Wein- und Branntweinmakler und so fort für jede Warengruppe Spezialmakler. Es bestand auch schon die Sitte, wie heute, daß große Häuser „ihre" bevorzugten Makler hatten. Ricard erkennt den Maklern eine große Bedeutung zu für den Gang des Geschäftslebens.

In *England* dagegen kommt das Maklerwesen nicht vor dem 17. Jahrhundert zur Entwicklung. Malynes (Lex mercatoria, 143) stellt ausdrücklich fest: daß alle Nationen sich der Makler weit mehr bedienten als die Engländer. In England gelte immer noch das Wort: „That a crafty Merchant needeth no Broker."

Daß auch der Warenmakler im Zeitalter des persönlichen Handels, also im wesentlichen während der ganzen frühkapitalistischen Epoche, eine andere Bedeutung hatte als heute, ist einleuchtend. Während er heute das letzte Glied der Kette ist, um die Mechanisierung der Geschäftsabwicklung zu vollenden, während er heute das abstrakte Angebot und die abstrakte Nachfrage in Berührung bringt, bewegt sich seine Tätigkeit in der Frühzeit im wesentlichen noch in derselben Richtung wie die seiner Kollegen vom Wechselmarkte: er muß sich bemühen, „die Contrahentes zusammenzuführen". Daß die Ausbreitung des Maklerwesens gleichwohl einen weiteren Schritt auf dem Wege der Entpersönlichung des Handels bedeutete, ist nicht zu verkennen.

2. Die Einkäufer

Wenn der Jurist unter dem einheitlichen Begriff des „Kommissionärs" alle Personen zusammenfaßt, die es „gewerbsmäßig" übernehmen, „Waren oder Wertpapiere für Rechnung eines andern (des Kommittenten) im eigenen Namen zu kaufen oder zu verkaufen", so liegt es dagegen uns ob, diese gewerbsmäßigen Vermittler oder Vertreter auf den Inhalt ihrer Geschäfte hin zu prüfen und sie nach ihrer Stellung im Wirtschaftsleben zu unterscheiden. Da ergibt sich denn, daß wenigstens in der frühkapitalistischen Epoche (heute gilt das Gesagte nicht so streng) zwischen einer Person, die gewerbsmäßig Waren für Rechnung eines andern usw. einkauft, also einem sog. Einkaufskommissionär, und einer Person, die unter denselben Rechts-

bedingungen Waren verkauft, also einem Verkaufskommissionär, der größestdenkbare Unterschied obwaltete. Während, wie wir alsobald sehen werden, der Verkaufskommissionär im Organismus des frühkapitalistischen Wirtschaftslebens eine entscheidend wichtige Funktion ausübte, hatte der Einkaufskommissionär eine so geringe Bedeutung, daß wir fast sagen können: es gab ihn nicht.

Das hing natürlich mit der Eigenart der Handelsorganisation und der Handelsgeschäfte zusammen, die, wie wir feststellen konnten, noch im wesentlichen auf dem Handkauf ruhten. Da die Proben und Muster noch so gut wie unbekannt waren, so bestand keine Möglichkeit bei irgendwie individuell verschiedenen Waren, dem Vertreter einen bestimmten Auftrag zu erteilen: der Kommittent konnte ihm nicht genau genug beschreiben, was er einkaufen sollte: wie hätte er ihm den Farbenton angeben sollen, in dem er ein Gewebe einzukaufen wünschte?! „Un commissionnaire ne peut pas acheter des marchandises qui aient les qualitez pour les couleurs dont le détailleur a besoin, estant impossible de pouvoir bien s'exprimer par lettres, quand il commettra par exemple en bleu mourant au celeste, de quel degré de nuance il le demande, les couleurs ne dépendant que de la veuë de celui qui en a besoin . . ."[1] Auf diese Einkaufskommissionäre war denn wohl auch das Sprichwort gemünzt, das Savary des öfteren anführt, und dessen Wahrheit er durch eigene Erfahrung bestätigt findet[2]: „Qui fait faire ses affaires par commission, va à l'Hopitâl en personne . . ."

Wir begegnen deshalb dem Einkaufskommissionär nur bei Rohstoffen oder in einförmigen, unverarbeiteten Halbfabrikaten, wie z. B. dem schlesischen Rohleinen.

So kaufen die Kommissionäre in Lissabon, denen die rheinisch-westfälischen Tuchfabrikanten ihre Fabrikate konsignieren, in deren Auftrage spanische Wolle ein. Ein solches Doppel-Kommissionshaus waren Hasenclever & Co., ebenso die Firma Hasenclever & Timmerman in Cadix. Siehe Peter Hasenclever (1794), 14. 16.

Hamburger, Bremer, holländische, englische Häuser lassen die schlesische Leinwand in rohem Zustande durch „Einkäufer" aufkaufen, wie wir aus folgender zeitgenössischen Darstellung erfahren: „Wir wollen Sie damit bekannt machen, wie unser Leinenhandel betrieben wird und wie die Holländer, Hamburger und Engländer ihre Spekulation darin anlegen. Die Hamburger, Bremer und Holländer fourniren den

[1] Savary, Parf. nég. 1, 294.
[2] Savary, Parf. nég. 1, 295.

Einkäufern in unserm Gebirge das Geld durch ihre Bankiers von Breslau successive und so wie sie auf den Märkten den rohen Einkauf machen, diese ziehen dagegen ihre Remboursement direkt auf diese Plätze oder auf Augsburg, die Ware wird gebleicht und dann exportirt." Schreiben der Firma Eichborn & Co. an einen Geschäftsfreund aus dem Jahre 1813, dessen Inhalt aber auch für das Ende des 18. Jahrhunderts Gültigkeit hat. Soll und Haben von Eichborn & Co., S. 79.

3. Die Konsignatare

Ich sagte schon, daß die Verkaufskommission in der Abwicklung des Handelsverkehrs während der frühkapitalistischen Epoche eine große Rolle spielt. Gemäß der persönlichen Gestaltung des Handels tritt die Verkaufskommission immer in der Gestalt der Konsignation auf: der Kommissionär empfängt die ganze Warenpartie mit der Bestimmung, sie bestmöglich zu verkaufen und den unverkauften Betrag zurückzusenden. Auf diesem Konsignationsgeschäft ruhte ein beträchtlicher Teil des frühkapitalistischen Handels. Das Verhältnis zwischen Konsignant und Konsignatar war verschieden, je nach der größeren oder geringeren Macht des einen über den andern (während die Rechtsbedingungen des Vertrages, die uns nichts angehen, in allen Fällen dieselben waren). Häufig waren die Konsignatare besitzlose Anfänger, die dem Konsignanten nur in dem Maße seine Waren bezahlen konnten, als sie sie verkauften. Zuweilen aber waren sie die Kapitalkräftigeren, von denen die Konsignanten abhingen: dann „zogen" diese auf jene alsobald nach Absendung der Waren auf einen Teilbetrag ihres Wertes (bis $^7/_8$). Das war z. B. das Verhältnis zwischen den englischen Tuchmachern in der Provinz und den Blackwell Hall Factors in London: „As soon as they can finish their goods they hurry them up to London to their Factors and as soon as the goods are gone, immediatly follow them with their bills of the money, without waiting to hear whether the goods are come to a market, are sold or in demand" etc. etc.[1]

Diesem Konsignationshandel begegnen wir auf Schritt und Tritt. Er ist das Kennzeichen des Handels namentlich im 18. Jahrhundert. Und zwar im Binnenhandel wie im Ausfuhrhandel.

Besonders stark verbreitet scheint das Konsignationssystem im *englischen* Binnenhandel gewesen zu sein. In London saßen

[1] Defoe, Tradesman (1727), 353. Vgl. Postlethwayt, Dict. of Comm. 1, 9.

‚Factors' für alle möglichen Erzeugnisse des Landes. Von den Blackwell Hall (= Tuch-) Factors war schon die Rede. Ebenso gab es Faktoren für Leinenwaren, für Getreide, für Hopfen, für Malz, „who deal by Commission and sell the Goods of other People consigned to them, for a Customary Premium". R. Campbell, The London Tradesman, 287 f.

Aber auch von *Frankreich* wird uns berichtet: „Il n'y a presque point de marchands receus maistres en ce Corps qui ne vendent par commission pour le compte des Estrangers et des marchands des autres villes du Royaume..." Savary, Parf. nég. 2, 221.

Das eigentliche Feld für den Konsignationshandel bildete aber begreiflicherweise der Außenhandel. Es leuchtet ein, daß dieser in einem Zeitalter, in dem der Handkauf noch die Regel bildete, nur durch die allgemeine Anwendung des Konsignationsprinzips sich so weit auszudehnen vermochte, wie wir es im 17. und 18. Jahrhundert erleben. Wollte man an der Form des Niederlagehandels festhalten, und man tat es, wie wir gesehen haben, so bot sich dem in ferne Länder handelnden Kaufmann, wenn er nicht selbst die Messen beziehen wollte, kein besserer Ausweg als die Konsignation der Waren an einen Verkaufskommissionär. Welche große Bedeutung man dieser Form des auswärtigen Handels beimaß, geht aus der Sorge der Politik hervor, den Kommissionshandel (in diesem ganz genau umschriebenen Sinne) dort zur Entwicklung zu bringen, wo er noch nicht bestand. Dieser Sorge verdankt das berühmte 107. Kapitel bei Ustariz seine Entstehung, dem wir so viel Belehrung über die Einrichtung des Konsignationshandels seiner Zeit entnehmen können[1].

In der Tat: ich wüßte keinen Zweig des auswärtigen Handels namhaft zu machen, in dem während des 17. und 18. Jahrhunderts der Konsignationshandel nicht eine hervorragende Stellung eingenommen hätte. Nur beispielshalber teile ich einige besondere Fälle im folgenden mit:

In *London* und *Paris* saßen die Konsignatare in dichten Haufen für alle ausländischen Waren. Siehe für Paris die angeführte Stelle bei Savary; für London Campbell l. c. „There are Factors who deal in Foreign Commodities in the same manner; that is have Goods consigned them by Merchants in Foreign Countries, to be sold on their Accounts." Sie werden nach dem Lande oder nach der Branche unterschieden. *Hamburgs* Handel mit England Konsignationshandel

[1] G. de Ustariz, Théorie et Pratique du Commerce etc. Trad. franç. 1753.

schon im 16. und 17. Jahrhundert. Ehrenberg, Hamburg und England, 249 ff. Ebenso umgekehrt der Handel der Merchant Advent. mit Hamburg, soweit diese sich nicht mehr persönlich in Hamburg aufhielten.

Viele interessante Beispiele für das Ende des 18. Jahrhunderts im Hamburger Handel bei Büsch, Sämtl. Schriften 4, 267 ff. 274. 276. 303. 387.

Handel *nach Deutschland hinein:* das Bankhaus Splittgerber & Daum nimmt von einem Lissaboner Kaufmann Kolonialwaren, zusammen mit einem andern deutschen Handelshause englische Waren in Konsignation unter der Bedingung: „daß, was man nicht bis Frankfurter Margareth a. c. verkauft, wieder zurückgegeben werden konnte." Lenz-Unholtz, a. a. O. S. 10.

„Die Produkte des Ostens, wie Juchten, Talg, Wachs, Honig, Pelzwerk usw., kamen aus Polen, Ungarn, Russland usw. in *Breslau* in Wagenladungen an und wurden vertrauenswürdigen Häusern zur Verwertung übergeben, die entweder Rückladung nach Wunsch verschafften, indem sie den Wert der gesandten Güter als Vorschuß auf die unverkaufte Herladung gewährten oder auch mit barem Gelde Verpflichtungen der Absender beglichen." Das Soll und Haben von Eichborn & Co., 7/8.

An dieses „Kommissions"geschäft, das zugleich die „Spedition" übernahm, schloß sich von selbst ein „Wechselgeschäft" an.

Besonders beliebt war die Konsignation im *Handel mit Spanien und seinen Kolonien.* Man schickt die Waren zunächst an seine Korrespondenten in Cadiz, um sie hier an Spanier verkaufen zu lassen. Gelingt dieser Verkauf nicht, so konsigniert man sie zwei oder drei Spaniern, die auf den Gallionen nach Westindien fahren: diese bieten sie auf den Messen in Puerto Belo und Veracruz feil. Savary, Parf. nég. 2, 150.

Beschreibung dieses Verfahrens unter Angaben von Einzelheiten möge man nachlesen bei Joh. Beckmann, Beyträge zur Ökonomie usw. 3, 427 ff.; in der Familiengeschichte Mentzel-Gerstmann; bei Peter Hasenclever; bei A. Kiesselbach, Seeversicherung, 50.

Teilweise vermehrte sich noch die Zahl der Konsignatare, wenn etwa holländische oder englische Häuser die Kommission für deutsche Häuser ausführten. Siehe Beckmann, a. a. O.

Aber natürlich hatte der Kommissionshandel dieser Art seine Grenzen. Man kann nicht in Kommission handeln, meint Büsch[1]:

1. wohin kein Wechselkurs eingerichtet ist,
2. die Verführung der Ware zu Wasser und zu Lande nicht im ordentlichen sichern Wege fortgeht,
3. man nicht auf sichere Spedition unterwegs rechnen kann.

[1] Büsch, Sämtl. Schriften 1, 208 ff.; 2, 290 ff.

„Auf Ungarn, die Europäische Türkei, in's Innere Polens durch Kommission zu handeln, fällt niemand ein.“ Auf Rußland tut man es fälschlicherweise.

Irrte Büsch auch hierbei in Einzelheiten: so wurde beispielsweise sogar mit der asiatischen Türkei in Kommission gehandelt, so bleibt der Grundgedanke seiner Ausführungen doch wahr.

Wir stellen damit fest, daß auch der Kommissionshandel sich gleichen Schritts mit der Vervollkommnung der Verkehrsorganisation ausbreitete und also zwar sehr beträchtliche Fortschritte während der frühkapitalistischen Epoche machen konnte, aber, wie ja schließlich heute noch, auf bestimmte, freilich sehr viel engere Gebiete als heutzutage eingeschränkt bleiben mußte.

Sechsunddreifsigstes Kapitel

Die Gesamtorganisation der Händlerschaft

I. Die Reste der alten Gemeinschaftsformen

Die korporativen Verbände, in die aller mittelalterlicher Handel, wie wir wissen, eingeschlossen war, bestanden fort bis tief in die frühkapitalistische Epoche hinein, ja teilweise bis zu deren Ende und darüber hinaus. Das waren:

1. die Händlerzünfte im engeren Sinne.

Diese finden wir in allen europäischen Ländern während des 18. Jahrhunderts noch im wesentlichen in ihren äußern Formen unverändert erhalten. Wie Wahrzeichen einer untergegangenen Welt reichen sie in die späteren Jahrhunderte hinein, in denen sich so mancherlei in der Struktur des Handels geändert hatte. Sie kümmern sich nicht um die Trennung von Groß- und Kleinhandel, sie kümmern sich nicht um die weitgehende Differenzierung der ursprünglich einheitlichen Handelstätigkeit.

Solcher Händlerzünfte bestanden beispielsweise in *London* jahrhundertelang bis ins 19. Jahrhundert hinein mehrere Dutzend, von denen eine Anzahl unter den zwölf „großen" Stadtzünften sich befanden, teilweise mit Produzenten durchsetzt. Hierhin gehören: 1. die Mercers; 2. die Grocers; 3. die Drapers; 4. die Fishmongers; 5. die Goldsmiths; 6. die Haberdashers; 7. die Ironmongers. Sie umfaßten Groß- wie Kleinhändler. Über ihre Geschichte sind wir durch die oben Seite 435 genannten Werke besonders gut unterrichtet.

Ein Teil dieser Zünfte bestand auch im Lande. Daneben gab es für einzelne Handelszweige besondere Zünfte. Eine der berühmtesten ist die „Corporation of free host-men": die Zunft der Kohlenhändler von New Castle. Siehe Ralph Gardiner, Englands Grievance discovered in relation to the coal trade. 1655; reprinted 1796.

Vielleicht am vollkommensten ausgebildet war das Händlerzunftwesen in *Paris*, wo selbst die Altwarenhändler, die Fripiers, eine strenge Zunft bildeten. Hier herrschten seit altersher bis zum Ende des Ancien régime die berühmten „Six corps de Marchands", nämlich 1. die Drapiers; 2. die Epiciers; 3. die Merciers; 4. die Pelettiers; 5. die Bonnetiers; 6. die Orfèvres.

Über sie unterrichten am besten die verschiedenen Artikel, die je unter dem Namen einer der Zünfte das Dict. de Comm. enthält. Vgl auch die oben Seite 435 genannte Literatur.

Über Händlerzünfte in *Deutschland* siehe Allgem. Schatzkammer s. v. Cramer.

Eine wirkliche Bedeutung hatten diese Zünfte während der frühkapitalistischen Epoche wohl wesentlich nur noch für den Detailhandel. Da dieser, wie wir aus allem, was wir von ihm wissen, deutlich zu ersehen vermögen, bis tief in das 19. Jahrhundert hinein von rein handwerksmäßigem Geiste erfüllt blieb, so war die Zunftverfassung nichts anderes als der Rechtsausdruck für die herrschende Wirtschaftsgesinnung. Was die Zünfte im Detailhandel wie überall vor allem leisteten, bestand vornehmlich in folgendem:

a) sie verhinderten den Zustrom unliebsamer Elemente und erschwerten dadurch eine Konkurrenz. Überall war eine lange Lehrzeit vorgesehen: meist sechs Jahre. Selbst die Zunft der Pariser Altwarenhändler (!) schrieb eine Lehrzeit von dieser Länge vor.

Wichtig für die Entwicklung des seßhaften Detailhandels war es, daß, solange die Zünfte bestanden, die Juden von ihnen ausgeschlossen waren. Auch — und gerade — auf diesem Gebiete — beginnt die grundstürzende Wandlung mit dem Eintritt der Juden.

b) sie sorgten für Innehaltung der Grenzen, die jeder Branche gezogen waren. Es galt durchaus als allgemeine Regel, was für *Wien* 1766 anläßlich der Regulierung des Detailwarenhandels ausdrücklich betont wurde: es erfordere nur „die gute Ordnung, daß der Minuta-Verkauf oder Ausschnitt nach den Handlungsklassen regulirt, mithin in einer jeglichen Klasse die Waren, so dem Kaufmann zu minutiren erlaubt sind, deutlich bestimmt ... werden“ [1].

Beispielsweise: der *Pariser* Corps de l'Epicerie zerfiel in die Zweige: 1. der Apoticaires; 2. der Epiciers, diese wieder in die a) der Droguistes; b) der Confiseurs ou Confituriers; c) der Ciers ou Ciergiers, die aber sämtlich unter einer Verwaltung standen. Zwischen jedem von ihnen und wiederum zwischen allen und den Fruitiers waren die Verkaufskompetenzen scharf abgegrenzt. Die Epiciers und Apoticaires dürfen z. B. ausschließlich verkaufen: alle Zuckerwaren und Konfituren, Öle, Kolonialwaren, wie Pfeffer usw., Seifen, Mainzer und andern Schinken; die Fruitiers dagegen: Eier, frische Butter, frischen Käse, Äpfel, Birnen, Kirschen, Pflaumen, Mandeln, Aprikosen, Pfirsiche, Trauben, Feigen, Nüsse, Knoblauch, Zwiebeln: die Epiciers und Fruitiers dürfen verkaufen: gesalzene Butter, alle

[1] Bei Pribram, Gewerbepolitik, 195.

alten Käse, Orangen, Zitronen, Granaten, Oliven, Anchovis, getrocknete Feigen, Mandeln, gekochte und gedörrte Äpfel, Birnen, Pflaumen, Maronen. So bestimmte eine Entscheidung des Parlements im Arrêt vom 1. September 1689. Im Dict. de Comm. 1, 1864 ff., insbes. 1869.

Für den Großhandel bedeuteten die Zünfte als lebendige Verbände schon längst nichts mehr, wenn auch ihr Geist, wie wir wissen, noch lange auch in den Kreisen der Großkaufmannschaft weiterlebte.

Neben den Zünften hatte es während des ganzen Mittelalters als korporative Gemeinschaften

2. die Landsmannschaften gegeben, wie man die Verbände der nach einer Gegend handelnden Kaufleute einer Stadt oder eines Landes nennen könnte: also die Verbände der Flandern-, Schonen-, Bergen-, Englandfahrer von Deutschland aus gesehen, die aber ebenso in andern Ländern sich bildeten und an jedem größeren Orte als eine bunte Menge von verschiedenen, korporativ zusammengeschlossenen „Nationalitäten" sich darstellten. Auch diese Landsmannschaften, die teilweise die Funktionen von Händlerbetriebsgenossenschaften übernommen hatten, bestanden, wie wir wissen (siehe oben Kapitel 9), während der frühkapitalistischen Epoche hie und da weiter. Aber sie verloren allmählich, in dem Maße, wie die Handelsorganisation sich umgestaltete, an bindender Kraft. An ihre Stelle traten meist die Handelsgesellschaften, die, so verschieden ihr Gefüge war, doch alle aufgehört hatten, Gesamtorganisationen der Kaufleute zu sein.

Diese setzt vielmehr ganz allgemein seit dem 16. Jahrhundert ganz neue Triebe an. Um jene Zeit entstehen an allen Orten die Börsen. Was war das?

II. Die Börse

Das Wort Börse hat viele Bedeutungen, und der Geschichtsschreiber muß bedacht sein, sie nicht durcheinander zu mengen, sondern in je ihrer Besonderheit klar zu erfassen.

Wenn wir das Wort Börse gebrauchen, so können wir damit bezeichnen:

1. einen Ort, wo sich die Kaufleute einer Stadt versammeln: („im Jahre 1846 wurde die Hamburger Neue Börse eröffnet");
2. die Versammlung dieser Kaufleute selbst: „die Börse besteht aus Juden und Christen"; „Börsenstimmung", „Börsenmeinung";

3. die Organisation dieser Kaufleute: „X. ist aus der Börse ausgeschlossen";
4. einen Markt überhaupt;
5. einen Markt für fungible Güter (Waren oder Effekten).

Über die Börse im Sinne eines Marktes für fungible Güter habe ich schon gesprochen. Ich habe nachzuweisen versucht, daß es vor dem 19. Jahrhundert weder eine Warenbörse, noch eine Terminbörse, noch eine Wechselbörse gab, weil es sie nicht geben konnte. Ich will hinzufügen, daß es eine Effektenbörse in der Tat seit dem Ausgange des 17. Jahrhunderts gibt, daß sie während des 18. Jahrhunderts in *Amsterdam*, *London* und *Frankfurt a. M.* zu einiger Bedeutung gelangte, aber bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts selbst in Amsterdam in den allerersten Entwicklungsansätzen stecken blieb: im Jahre 1747 enthält der Kurszettel der Amsterdamer Effektenbörse Notierungen für 28 inländische und 16 ausländische Papiere, unter denen die Sorten- und Stückekurse den größten Raum einnehmen. Die Geschichte auch der Effektenbörse gehört, wie alle andern Zweige der Börse, im Sinne eines Marktes für fungible Güter ihrem vollen Umfange nach der hochkapitalistischen Epoche an[1].

Und doch gibt es „Börsen" in Italien seit dem Ausgange des Mittelalters, in den übrigen europäischen Staaten seit dem 16. Jahrhundert[2]. Und im 17. und 18. Jahrhundert hat jede bedeutende Handelsstadt ihre Börse. Das waren also Börsen in einem andern Sinne. Und in der Tat verstehen die Zeitgenossen auch unter einer Börse nie etwas anderes als den Ort oder das Gebäude, wo sich die Kaufleute versammeln. Wenn wir aber näher zusehen, so entsteht hier bei der Gründung von Börsen doch noch etwas anderes als ein Haus, das vielmehr nur der äußere Ausdruck einer innerlichen Neuorganisation der Kaufmannschaft ist. Denn es wäre sonst unerklärlich, warum ungefähr um dieselbe Zeit, in einer Spanne von ein bis anderthalben Jahrhunderten, an so vielen Orten die gleichen Gebilde emporwachsen, warum vor allem sie erst jetzt entstehen, während es doch jahrhundertelang zuvor schon Kaufleute gegeben hatte.

Der Grund, weshalb Börsen am Ausgange des Mittelalters

[1] Siehe ‚Die Juden und das Wirtschaftsleben', 94 ff.

[2] Siehe die Übersicht bei Ehrenberg, Zeitalter der Fugger 1, 59 ff., und im Artikel „Börse" im HSt. Vgl. noch den Art. Bourse im Dict. de Comm.

entstehen, ist nicht schwer zu bestimmen. Diese Neubildung steht im engen Zusammenhange mit der vorhin geschilderten Auflösung der alten Gemeinschaftsverbände. Nachdem diese ihre bindende Kraft verloren hatten, fielen die Einzelkaufleute zunächst wie Atome auseinander. Und als sie sich wieder zusammenzuschließen trachteten, entstanden die Börsen, die also den Kristallisationspunkt für die aus ihren alten Verbänden herausgeschleuderten, vereinzelten Kaufleute bildeten. Was nun aber das entwicklungsgeschichtlich Bedeutsame an dieser Neubildung ist, ist dieses: daß sie sich nach völlig veränderten Leitideen vollzieht. Die alten Verbände waren Gemeinschaften gewesen, die die ganze Persönlichkeit erfaßten und aus Zusammengehörigkeitsgefühlen organisch erwachsen waren. Die neuen Vereinigungen in den Börsen beruhten auf reinen Interessenerwägungen und kamen durch äußerlichen Zusammenschluß, rein „mechanisch", zustande. (Immer wieder ist es ein und derselbe große Prozeß der Mechanisierung, der in allen einzelnen Vorgängen sich gleichmäßig äußert; siehe darüber das 68. Kapitel, wo ich eine zusammenfassende Übersicht über diese Entwicklung gebe.)

Von nun an gab es nur den abstrakten „Kaufmann", der sich mit dem andern Kaufmann vereinigte, ganz gleich, welcher Herkunft und Art dieser war, wenn er nur die gleichen Geschäftsinteressen hatte. Welch ein anderer Geist als seinerzeit in den Amtsstuben der Landsmannschaften herrschte in diesen neugegründeten Börsenräumen! Da wußte man vom andern nichts anderes mehr und wollte von ihm nichts anderes mehr wissen, als daß er „ein ehrbarer Kaufmann" war: „zum Gebrauch der Kaufleute jedweder Nation und jedweder Zunge" („in usum negotiatorum cuiusque nationis ac linguae"), so besagte es die Aufschrift, war die neue Börse von *Antwerpen* errichtet worden. Hier an den Börsen bildeten sich, zusammen mit dem Begriffe des abstrakten Kaufmanns, alle Kategorien der besonderen Kaufmannsehre, der kaufmännischen Solidität, der Kreditwürdigkeit (ditta di borsa!), der kaufmännischen Sitten (die „Usancen"). Und deshalb bedeutet die Entstehung der Börsen einen Wendepunkt in der Entwicklung der Kaufmannschaft; trennt sie das durch Gemeinschaftsbeziehungen zusammengehaltene Händlertum des Mittelalters von der nur durch Geschäftsinteressen geleiteten und zusammengeführten Kaufmannschaft der neuen Zeit.

Welche Interessen aber waren es, die die Kaufleute in den

Börsenräumen zusammenführten, da sie doch jahrhundertelang, nachdem diese errichtet waren und sie sich dort täglich vereinigten, keine „Börsengeschäfte" im heutigen Sinne abschlossen oder doch jedenfalls nur in so seltenen Fällen, daß darum eine regelmäßige Zusammenkunft sich nicht gelohnt hätte? Die Antwort auf diese Frage zu erteilen ist leicht: die in der Börse vereinigten Kaufleute betrieben den Warenhandel in seinen alten Formen weiter, sie schlossen jetzt hier die Handkäufe ab, sie verhandelten hier über Partienkäufe. Dann, nach mündlicher Aussprache, gingen sie auf die Läger, die Waren selbst in Augenschein zu nehmen. Dafür, daß das leicht geschehen konnte, hatte man Vorkehrungen getroffen: „Unweit der Börse pflegen die Kauff- und Wag-Häuser zu stehen, in welchen die Waaren gewogen, niedergelegt und nach Beschaffenheit des Deponenten verrechnet werden. Die an der See und Flüssen gelegenen Städte haben ihre bequemen Einfuhr-See-Häfen und Canäle, welche durch die Stadt gehen, um die Waaren hin und wieder in die Packräume desto leichter zu transportieren" usw.[1]

Oder sie suchten Wechsel — nicht zu kaufen oder zu verkaufen, sondern zu „schließen" oder einzukassieren.

Oder sie schlossen Versicherungsverträge ab.

Oder sie wetteten und „spekulierten" in Waren oder Effekten.

Diese Börsen des 16., 17. und 18. Jahrhunderts waren wirklich „immerwährende Messen", wie es Guicciardini ausgedrückt hatte (eine Bezeichnung, die auf die modernen Börsen sich schlechthin nicht anwenden ließe). Das heißt: es waren (nicht mehr periodische, sondern tägliche) persönliche Zusammenkünfte zum Abschluß persönlicher Handelsgeschäfte.

Diese Eigenartigkeit der Börsen während der Zeit des Frühkapitalismus, die sie in einen grundsätzlichen Gegensatz zu den modernen Börsen stellt, vermögen wir an nichts so deutlich zu erkennen als an dem durchaus internationalen Charakter, den sie in den ersten Jahrhunderten ihres Bestehens trugen. Das ist der Zug, der allen fremden Besuchern der Börsen während des 17. (und einem Teil des 18.) Jahrhunderts vor allem auffällt, und der so tiefen Eindruck auf sie machte, daß — seltsamerweise — eine ganze Reihe zu dichterischen Verherrlichungen der Börsen begeistert wurde. Sie staunen über die bunte Fülle

[1] Neu eröffnete Kauffmannsbörse, 120. Vgl. das auf S. 509 Gesagte.

der verschiedenen Völkerschaften, die sich hier begegneten und die den Börsen jener Frühzeit eben durchaus den Charakter von Messen verliehen: es muß auf den Börsen in Antwerpen, Amsterdam, Frankfurt a. M. und London bis ins 18. Jahrhundert hinein ausgesehen haben wie heute nur noch etwa auf der Messe von Nischni-Nowgorod. Womit also die höchstpersönliche Natur des damaligen „Börsenhandels", den wir vorsichtiger als „Handel an der Börse" bezeichnen, erwiesen ist.

Ein paar Schilderungen der wichtigsten Börsen teile ich mit, um das Bild zu beleben.

Den Verkehr an der neuen Börse in *Antwerpen* beschreibt ein Zeitgenosse des 16. Jahrhunderts, der Dichter (!) Daniel Rogiers, folgendermaßen: „Man hörte dort ein verworrenes Geräusch aller Sprachen, man sah dort ein buntes Gemenge aller möglichen Kleidertrachten, kurz die antwerpener Börse schien eine kleine Welt zu sein, in der alle Teile der großen vereinigt waren." Zit. bei Ehrenberg, Zeitalter der Fugger 2, 12. Dasselbe Bild entwirft uns von der Stadt Antwerpen Guicciardini, Totius Belgii descriptio (1652), 225 ff.

Die Börse von *Amsterdam* beschreibt der geistliche Dichter (!) de Decker 1608 wie folgt:

„Hier heft sich uit den grond des Amstels nae de wolcken
Een plaets, die 's middags krielt van allerhande volcken,
Een wandelperck, daer Moor met Noorman handel drijft
Een Kerck, daer Jode, Turck en Christen in vergaeren,
Een aller taelen school, een Mercktveld aller waeren
Een Borse, die alleen all's Werelds Borsen stijft."

P. Scheltema, De beurs van Amsterdam, 22.

Eine Abbildung der Amsterdamer Börse im 17. Jahrhundert sieht man in dem lehrreichen Buche von G. D. J. Schotel und H. C. Rogge, Het maatschappelijk Lewen onzer vaderen in de zeventiende eeuw (2. uitgave. o. J.), auf Seite 223.

Frankfurt a. M.:

„Wir gingen weiter fort, die Börsch voll Kaufleut funden
Bei denen allerhand der Nationen stunden
Von mancherlei Gespräch . . .
Die Makler hin und herumblieffen sehr geschwind
Zu schliessen (!) Wexel nur, die man dann leichtlich findt."

Meßpredigt aus dem Jahre 1694 (ähnlich schon 1669), in Mitteilungen des Ver. Frankfurter Gesch. Bd. 6. Vgl. auch die Schilderung des Engländers Thomas Coryat aus dem Jahre 1611: „Hier beobachtete ich einen häufigen Verkehr wohlhabender Kaufleute aus all' den berühmtesten Gegenden der Christenheit", bei Ad. Dietz, Frankfurter Handelsgesch., 74.

Aus der begeisterten Schilderung, die von der *Londoner* Börse der „inimitable writer Mr Addison" im Anfang des 18. Jahrhunderts entworfen hat, teilt Postlethwayt (Dict. of Comm. 2^2, 261, Art.

Middlesex) folgende lehrreichen Stellen mit: „It gives me a secret satisfaction ... to see so rich an assembly of my countrymen and foreigness consulting together upon the private business of mankind ... I have often been pleased to hear disputes adjusted between an inhabitant of Japan and an alderman of London; or to see a subject of the Great Mogul entering into a league with one of the Czar of Muscovy ... Sometimes I am jostled among a body of Armenians, sometimes I am lost in a crowd of Jews and sometimes make one in a group of Dutchman. I am a Dane, Swede or Frenchman at different times."

Von der *Pariser* Börse hören wir aus dem Anfang des 18. Jahrhunderts, daß an ihr Dolmetscher angestellt waren. Dict. de Comm. 1, 444.

III. Die Vertretungen der Kaufmannschaft

Es war selbstverständlich, daß die neuen Vereinigungen der Kaufleute im Laufe der Zeit das Bedürfnis empfanden, sich Organe zu schaffen, die sie nach außen zu vertreten und die „allgemeinen Interessen" der Kaufmannschaft, die nunmehr zusammenfielen mit den allgemeinen Interessen „des Handels", bei den maßgebenden Behörden wahrzunehmen imstande waren. So entstanden allerorts im Laufe des 16. und 17. Jahrhunderts die „Korporationen der Kaufmannschaft", entstand „der Ehrbare Kaufmann" als Organ der Gesamtheit der Kaufleute.

Teilweise ihnen zur Seite, teilweise aus ihnen entwickelten sich dann die vom Staate anerkannten oder errichteten Handelskammern, in denen und durch die gleichsam eine Verbindung hergestellt wurde zwischen dem Abstraktum Kaufmannschaft und dem Abstraktum Staat.

Die ersten modernen „Vertreter" der Kaufmannschaft dürften die von der *Marseiller* Kaufmannschaft am 5. August 1599 gewählten vier Ältesten sein, denen es oblag, „s'occuper des intérêts généraux du commerce"; die erste, durch staatlichen Akt im Jahre 1700 eingesetzte, Handelskammer ist wohl die von *Dunkerque*, wenn man nicht schon die 1663 ins Leben gerufene *Hamburger* Kommerzdeputation als Handelskammer ansprechen will. Siehe Em. Garnault, l. c. Im allgemeinen gehört die Entwicklung der Handelskammern dem 19. Jahrhundert an. Siehe den Überblick bei Rud. Maresch, Art. „Handelskammer" im HSt.

Die Wege, die hier die Gesamtorganisation der Kaufmannschaft einschlägt, begegnen sich mit denen, auf denen wir die staatliche Wirtschaftspolitik im merkantilistischen Zeitalter haben wandeln sehen.

Für genauere Auskunft verweise ich den Leser auf die oben Seite 434 unter Nr. 9 genannte Literatur.

Siebenunddreifsigstes Kapitel

Die Handelsbetriebe

Vorbemerkung

Über die Handelsbetriebe, das heißt also diejenigen Organisationen, in denen die Handelsgeschäfte eines Wirtschaftssubjekts unter dem Gesichtspunkte des Verwertungszweckes zur Einheit sich zusammenschließen, habe ich schon an verschiedenen Stellen dieses Bandes zu sprechen Gelegenheit gehabt. Vor allem in dem zweiten Abschnitte des ersten Hauptabschnitts, der sich mit den Wirtschaftsformen im allgemeinen beschäftigt. Dort habe ich gezeigt, daß alle Wirtschaftsformen, denen wir während der frühkapitalistischen Epoche begegnen, als Macht- und Vermögensorganisationen gleicherweise in allen Zweigen des Wirtschaftslebens, also auch im Handel, auftreten. Sofern also die Handelsbetriebe als Macht- und Vermögensorganisationen in Betracht kommen, sind sie dort schon erledigt. Sofern sie aber als Berufsorganisationen Besonderheiten aufweisen, ergibt sich ihre Gestaltung während der frühkapitalistischen Epoche von selbst aus der Darstellung des 34. Kapitels, wo ich die berufliche Differenzierung der Händlerschaft zu schildern versucht habe.

Was mir hingegen noch zu zeigen obliegt, ist:

1. die Eigenart der Handelsbetriebe in ihrer Eigenschaft als Arbeitsorganisation, soweit diese sich nicht schon aus der Eigenart der Berufsorganisation ergibt; sodann aber ist für die Handelsbetriebe im ganzen nachzuweisen:
2. der Mengenanteil der verschiedenen Betriebsformen an der Gesamtheit der Handelsbetriebe;
3. die etwaige besondere Eignung besonderer Formen für besondere Handelszweige oder Handelszwecke;
4. die Größe der einzelnen Handelsbetriebe.

Diese vier Punkte versucht dieses Kapitel zu erhellen.

I. Die Verteilung der verschiedenen Betriebsformen auf das Handelsgewerbe

Eine Aufgabe, die heute, im Zeitalter der Statistik, spielend zu lösen ist: den Nachweis zu führen, wie sich in einem Zweige des Wirtschaftslebens die verschiedenen Betriebsformen der Zahl nach zueinander verhalten, ist für die früheren Jahrhunderte streng genommen unlösbar, weil ja das einzige Mittel zur einwandfreien Lösung: die umfassende statistische Erfassung der sämtlichen Betriebe, fehlt. Wir müssen uns für diese Zeitalter

ohne Statistik, wenn wir gleichwohl nicht darauf verzichten wollen, uns wenigstens eine ungefähre Vorstellung von der ziffernmäßigen Anteilnahme der einzelnen Betriebsformen an einem Gesamtkomplex wirtschaftlicher Tätigkeit zu machen, damit begnügen, uns an der Hand äußerer Merkmale und einzelner Ziffern mit Hilfe allgemeiner Schlüsse das Gemälde der Betriebsgestaltung zusammenzustellen. Dann ergibt sich für das Handelsgewerbe während der frühkapitalistischen Epoche etwa folgendes Bild.

1. ein recht beträchtlicher, wenn nicht der größte Teil des Handels wurde nach wie vor handwerksmäßig in kleinen Einzelgeschäften betrieben. Das wenige Ziffernmaterial, das wir besitzen, läßt diese Tatsache als unzweifelhaft erscheinen und bestätigt die Richtigkeit der allgemeinen Schlüsse, die uns zu solcher Annahme führen.

Ende des 17. Jahrhunderts umfaßten die sechs großen Händlerzünfte in *Paris* 2752 Maitres, also „Prinzipale", und etwa 5000 Gehilfen („garçons de boutique"). Das ist etwa das Zahlenverhältnis, wie es *Breslau* in der Mitte des 19. Jahrhunderts aufweist, wo (nach Dieterici) auf 518 Geschäftsinhaber 827 Gehilfen entfielen. Weit geringer ist jedoch die Zahl der Gehilfen im Verhältnis zu den Selbständigen, wenn wir das ganze *Königreich Preußen* in Betracht ziehen, in dem selbst noch im Jahre 1858 auf 39329 selbständige Handeltreibende nur 22907 Handlungsangestellte gezählt wurden, was ungefähr einem ziffernmäßigen Verhältnis der beiden Gruppen zueinander entspricht, wie es wiederum im Anfang des 19. Jahrhunderts *Berlin* aufweist, als hier im Handelsgewerbe (1801) 1994 Selbständige auf 932 Gehilfen entfielen.

Natürlich entfällt der Löwenanteil dieser handwerksmäßigen Kleinbetriebe auf den Detailhandel. Daß aber auch im Großhandel die handwerksmäßige Betriebsgestaltung keineswegs völlig verschwunden war, dafür liegen genug Zeugnisse vor.

Nun ist es aber gerade eine der Eigentümlichkeiten der frühkapitalistischen Epoche, daß während der Zeitspanne, die sie umfaßt, die kapitalistische Betriebsorganisation sich weiter Gebiete des Handelsgewerbes bemächtigt. Wenn wir diese Eroberungsgebiete des Kapitalismus überblicken, so nehmen wir zunächst:

2. eine Gruppe klein- und mittelkapitalistischer Einzelbetriebe wahr, denen wir namentlich im Bereiche des

großstädtischen Luxuswarendetailgeschäfts begegnen. Nicht als hätte es hier nicht auch schon großkapitalistische und kollektive Betriebe gegeben und als wäre die Form der klein- und mittelkapitalistischen Einzelbetriebe nicht auch im Großhandel verbreitet gewesen. Aber der nachhaltige Eindruck, der bei einem immer wiederholten Studium der Quellen in uns zurückbleibt, ist doch der: daß sich ganz deutlich jene klein- und mittelkapitalistischen Detailhandelsgeschäfte in den Großstädten als eine besondere Gruppe von allen übrigen Handelsbetrieben abheben.

3. im Bereiche des Großhandels herrscht überall der kollektive Betrieb, insbesondere der kapitalistische Gesellschaftsbetrieb vor, soweit — fügen die Zeitgenossen hinzu — der Handel nicht durch „Kommissionäre" betrieben wird, über welche Form des Handelsbetriebs wir uns bereits im 35. Kapitel die nötige Klarheit verschafft haben.

„Inter mercatores hodie contractu societatis et mandati nihil fere frequentius. Negociationes enim plerumque fieri solent aut per mandata quae vulgo, stylo moderno, Commissiones ab illis dicantur aut per societates . . . Und treibet man in Kauffmanschafft gemeiniglich Maschopey, ut mercatores loquuntur . . ." J. Marquardus. De jure mercator. et comm. singulari libri IV (1662), 299.

Savary, der es ebenfalls als selbstverständlich ansieht, daß der Großhandel gesellschaftsmäßig betrieben werde[1] (zumal er ein erbitterter Gegner des kommissionsweisen Handels war), führt als Gründe folgende an:

a) nur in kollektiven Betrieben könne das für den Großhandel erforderliche Kapital aufgebracht werden. Wobei er in erster Linie an verlegende Grossisten denkt, wie sich aus seiner Beweisführung ergibt. Er meint nämlich, ein Großkaufmann brauche deshalb soviel Kapital,

α) weil er den Arbeitern Vorschüsse geben müsse, ehe sie ihre Webstühle auf die bestellten Gewebe eingerichtet haben;

β) weil er die Ware, die er auf Lager nimmt, bar einkauft; und

γ) weil er sie meist an die Detaillisten mit langen Kreditfristen verkauft.

b) nur in kollektiven Betrieben erreicht der Kaufmann, weil er sich in mehrere Teilhaber auflöst, die Allgegenwärtigkeit, die

[1] Parf. nég. 1, 82.

er bei der Organisation des Handelsgeschäfts auf der Grundlage des Handkaufs notwendig haben muß.

4. innerhalb des Großhandels scheidet sich nun aber deutlich ein Sondergebiet ab, auf dem auch besondere Betriebsformen zu Hause waren, das ist der große auswärtige, namentlich Überseehandel. Er wurde, wie man zur Genüge weiß, während des 17. und 18. Jahrhunderts von ganz großen Gesellschaften, meist Aktiengesellschaften, betrieben, die man üblicherweise als die großen öffentlichen Handelskompagnien zu bezeichnen pflegt. „Societas mercatoria est, quae ad mercaturam exercendam inita; quae, si ex multis consistit sociis ad commercia cum exteris gentibus exercenda, major dicitur (Handelscompagnien); haec prouti vel itineribus terrestribus, vel maritimis finem obtinendum curat, mox terrestris, mox maritima nuncupatur.“[1] Unter ihnen, denen wir so oft schon im Verlaufe dieses Werkes begegnet sind, sind die Ostindischen Handelskompagnien die bekanntesten[2]. Um was es sich bei diesen Gesellschaften handelt, wissen wir ebenfalls. So müssen wir hier nur die Verbreitung, die sie gefunden hatten, sowie die besondere Funktion, die sie im Wirtschaftsleben ihrer Zeit ausübten, zu ermitteln uns angelegen sein lassen.

Große Handelskompagnien hat es während des 17. und 18. Jahrhunderts in allen europäischen Staaten gegeben, bis hinunter zu dem kleinen Brandenburg-Preußen. Aber naturgemäß beherrschten sie in den hauptsächlichen Handelsstaaten, zumal denen, die den Handel mit Indien an sich gezogen hatten, also vor allem in Frankreich, Holland und England, einen weit größeren Teil des gesamten Großhandels als in den mitteleuropäischen Ländern. Ihr Herrschaftsgebiet war hier so groß wie der Überseehandel überhaupt, und dieser machte, wie wir noch genauer sehen werden, in jenen Jahrhunderten schon einen sehr beträchtlichen Teil des Großhandels aus. In *England* erreichte sein Anteil natürlich das Höchstmaß. Und deshalb war wohl auch in England der Herrschaftsbereich der großen Handelsgesellschaften der ausgedehnteste. Wenn wir einer zeitgenössischen Feststellung, die uns D. Hume mitteilt[3], glauben wollen, so wären im Anfang des 17. Jahrhunderts über 86% des eng-

[1] J. A. Buchholtz, De jure belli soc. merc. (1751), 8. § VIII.
[2] Siehe den Überblick in HSt. Bd. VI S. 950 ff. (R. Ehrenberg).
[3] Journ. vom 21. Mai 1604, bei D. Hume, Hist. of E. 6, 23.

lischen Außenhandels in London konzentriert gewesen, und dieser Londoner Überseehandel hätte ausschließlich in den Händen privilegierter Kompagnien gelegen, die selbst wieder von 200 reichen Großkaufleuten beherrscht worden wären.

Die Form dieser großen privilegierten Handelskompagnien ergab sich mit zwingender Notwendigkeit aus der Gesamtstruktur des frühkapitalistischen Wirtschaftslebens. Nur ein verblasener Doktrinarismus hat darüber streiten können, ob sie „berechtigt" gewesen seien oder nicht. Selbst ein so entschiedener Gegner der privilegierten Kompagnien wie Büsch mußte trotz seiner liberalisierenden Tendenzen zugeben, daß die Kompagnie zu ihrer Zeit die richtige Form der großen Überseehandelsbetriebe gewesen sei. In der Tat: wir können uns für diese gar keine andere Form denken, als eben jene großen Kompagnien. Denn nur diese wurden mit ihrer äußeren Gestalt, wonach sie „zugleich politische und Handelskorporation, ausgestattet mit Statuten, Privilegien und Monopolen aller Art", waren, den Anforderungen des freibeuterischen Zwangshandels und der Kolonisierungspolitik gerecht, während sie allein durch ihre Eigenschaft als Aktienvereine das Problem, die notwendigen Kapitalien für überseeische und namentlich Kolonialunternehmungen zusammenzubringen, zu lösen imstande waren.

Welche Kapitalmengen in Frage kommen, um einen gewinnbringenden Handel mit den überseeischen Ländern zu treiben, zeigt folgende Rechnung, die ein Sachverständiger des 18. Jahrhunderts anstellte:

der französisch-ostindisch-chinesische Handel beansprucht 5 bis 6 Millionen Frcs., die Reise dauert 18 bis 20 Monate. Also sind 12 Millionen Kapital nötig.

Andere Rechnung: aus dem Senegal müssen 6000 Schwarze geliefert werden usw. Der afrikanische Handel erfordert mindestens 6 Millionen.

Nun aber könnte man fragen: warum sich nicht 10 oder 100 Kaufleute in diesen Handel teilten? Worauf zu erwidern sein würde: daß er im Interesse des Mutterlandes einheitlich betrieben werden mußte, um ihm den nötigen „Nachdruck" zu verleihen: gemeinsames Auftreten gegenüber den Fremden, gemeinsames Auslaufen der Flotte, gemeinsame Ausübung aller Nebenfunktionen usw. waren notwendig.

Siehe das Ms. bei Bonnassieux, Les grands Compagnies, 481. Vgl. auch noch die Einleitung zu dem Octroi der *holländisch-westindischen* Kompagnie bei O. van Rees, Geschiedenes der Staatshuishoudkunde 2 (1868), 384 ff.

Inwieweit die großen Kompagnien diesen Anforderungen gerecht geworden sind, werden wir sogleich einzusehen vermögen,

wenn wir uns jetzt über die Größe der einzelnen Handelsbetriebe unterrichten.

II. Die Größe der einzelnen Handelsbetriebe

Ich mache im folgenden einen ersten und darum sehr unvollkommenen Versuch, eine Größenvorstellung von einigen typischen Handelsbetrieben während der frühkapitalistischen Epoche zu geben. Es wäre verdienstlich, das Bild durch Herbeischaffung von mehr Zahlenmaterial (nur dieses kann in diesem Falle nützen) zu vervollständigen. Da die Größe der handwerksmäßigen Betriebe sich von selbst ergibt, kann es nur darauf ankommen, den Umfang der über die Größe einzelner Handwerksbetriebe hinausragenden Unternehmungen zu ermitteln.

1. Detailhandel.

Teilweise wuchsen sich die Hausierbetriebe zu größeren Geschäften aus. So verfolgen wir den uns schon bekannten *böhmischen* Glashändler Georg Friedrich Kreybich (geb. 1662), wie er auf seiner ersten Reise das Glas auf einem Schubkarren herumfährt, wie er die folgende Reise mit einem Wagen, die sechste mit zwei Wagen macht usw. Schebek, XIX f.

Von den *russischen* Ofeni erfahren wir, daß manche von ihnen bis acht Unterkäufer hatten: von Lengefeld, Rußland im 19. Jahrhundert, 180 f. Ebenso hatte sich ein Großhausierertum in *England* während des 18. Jahrhunderts, in *Schweden* während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ausgebildet. Siehe den 83. Band der Schr. d. Ver. f. Soz.-Pol.

Der seßhafte Detailhandel wies bis zum Ende des 18. Jahrhunderts in einigen Großstädten: Paris, London, Wien, in einigen Branchen, namentlich des Luxushandels bereits eine ganze Reihe mittlerer Geschäfte auf. Insbesondere wird uns von den Seidenwarenhandlungen berichtet, daß sie zum Teil recht umfänglich waren.

Der „Vollkommene englische Handelsmann" erzählt uns 1727 von einem *Londoner* Mercer, der eine große Menge Angestellte und Arbeiter („a great many servants and journeymen") in seinem Laden beschäftigt. Einer Dame, die er bedient, und die sich absichtlich zwei Stunden lang bei ihm aufhält, ohne zu kaufen, legt er für etwa 3000 £ Ware vor. Einen andern Mercer hat er gekannt, der einen Umsatz von 40 000 £ im Jahre hatte. Das Kapital, mit dem man um die Mitte des 18. Jahrhunderts einen Seidenwarenladen in London aufmachen konnte, wird von einem Gewährsmann auf 500—2000 £, von einem andern auf 1000—10 000 £ angegeben: „10 000 £, wenn sie nicht gut angewandt werden, machen nur eine kleine Figur in dieser Branche."

Die Bücher, denen ich diese Angaben entnehme, sind die auf Seite 427 genannten Schriften: 1. A general Description of all Trades etc. 2. R. Campbell, The London Tradesman: zwei interessante und wichtige Quellen, um den Grad der Kapitalkonzentration in den

einzelnen Detailhandelsbranchen in London um die Mitte des 18. Jahrhunderts festzustellen.

In diesen Schriften sind nämlich, wie ich schon sagte, sämtliche in London betriebene Gewerbe aufgezählt, und bei jedem ist (als Anhalt für denjenigen Lehrling oder die Eltern des Lehrlings, der sich einen Beruf wählen will) die Mindestsumme angegeben, die für die Eröffnung eines Geschäfts erforderlich war. Die Ziffern für die Detailhandelsgeschäfte sind folgende:

Buchhändler	500—5000	£
Chinaladen	500—2000	„
Drogist	500—2000	„
Grocer	500—2000	„
Lace-man (Borten, Tressen usw.)	500—2000	„
Hosiers shop (Wirkwaren, also vor allem seidene Trikots)	500—5000	„
Nursery-man (Blumen- und Sträucher-H.)	500—1000	„
Thread-man	500—1000	„
Toy-man	2000	„

Übrigens fanden sich auch hier — unter den Seidenhändlern und den Leinenhändlern, nach den Angaben Defoes, Tradesman 1 (1745), 215 — gesellschaftliche Betriebe.

Ähnliche Ziffern werden uns über die Größe der Detailgeschäfte in *Wien* mitgeteilt. Die Falliten-O. von 1734 verlangt ein „Einlagekapital“:

für Seidenwarenhändler von	12000	fl.
„ Galanteriewarenhändler von	10000	„
„ Antiquarbuchhändler von	4000	„
„ Nürnberger Waren-Händler	8000	„

Hel. Landau, Die Entw. der Waren-H. in Österreich. Zeitschrift für VW. 15, 6.

Eine besondere Neigung für große Detailhandelsgeschäfte scheint von jeher in *Paris* bestanden zu haben. Von einer Pariser Seidenwarenhandlung (Galpin) erfahren wir aus dem Anfange des 18. Jahrhunderts, daß in ihr an einem einzigen Tage für 80000 Livres (?!) Stoffe verkauft wurden. Quelle bei Humbert de Gallier, Les moeurs (1911), 57. Das Inventar eines Mercier weist im Jahre 1767 einen Warenwert im Betrage von 102907 l. — s. 2 d. auf; seine Passiven betragen 150628 l. 16 s. 6 d. Bei Vidal-Duru, Hist. des merciers, 81. Eines der großen Luxuswarengeschäfte (Parfümerieladen) aus dem Anfange des 19. Jahrhunderts, der Petit Matelot, hatte eine durchschnittliche Tageslösung von 3—4000 Frcs., also einen Jahresumsatz von etwa 1200000 Frcs. Bei Martin Saint-Léon, Le petit commerce français (1911), 8.

2. Warengroßhandel (mit Ausschluß der Aktiengesellschaften).

Man muß zwischen Binnen- und Außenhandel und natürlich zwischen den verschiedenen Ländern unterscheiden.

a) *England.* Ein binnenländischer Grossist konnte noch im 18. Jahrhundert mit 500 £ anfangen, bedurfte jedoch 2000 £ Anfangskapital, „wenn er sein Geschäft mit Geist betreiben wollte“ (one that intends to pursue his business with spirit). Dict. of Comm. 1, 283. Art. Birmingham-Hard-ware-man. Ähnliche Ziffern nennen die oben genannten Verzeichnisse der Gewerbe aus dem Jahre 1747. Vgl. auch noch Mandeville, Fable of the Bees, Anm. A (2—3000 £ mindestes Anfangskapital).

Viel beträchtlicher war natürlich schon im 17. und wurde noch beträchtlicher im 18. Jahrhundert das Kapital, das einem Überseehändler zur Verfügung stehen mußte. Nimmt doch schon Gregory King in seiner bekannten Schätzung das Einkommen eines größeren Kaufmanns mit 400 £, eines geringeren mit 198 £ an. Das würde immerhin auf einen Kapitalbetrag von mehreren Tausend £ schließen lassen.

Diese Ziffern stimmen mit andern Angaben überein. Siehe z. B. die Vermögensansätze bei Hatton, l. c. p. 157 f. 161. 181.

Über den Geschäftsumfang der Tuchexporteure wissen wir folgendes: In den 1660er Jahren beklagen sich die Tuchkaufleute von Exeter, durch das Monopol, das die Merch. Adv. wieder erlangt hätten, sei der Norwicher Tuchhandel sehr geschädigt worden, da die Merch. Adv. nicht annähernd soviel ausführten wie sie: vom 24. Juni bis 29. September 1661 hätten die Merch. Adv. = 225 Stück aufgekauft, während 5—6 Exeter Kaufleute 9254 Stück nach den Niederlanden exportiert hätten; vom 21. September bis 21. Dezember 1661 dgl. bzw. 370 und 4721 Stück (die Verringerung infolge des Eingreifens der Merch. Adv.). John Smith, Mem. of Wool 1, 146 f. Das würde also einen Umsatz von 4 bis 5000 Stück Tuch für jeden Händler bedeuten, was wiederum, wenn wir den Wert des Stückes Tuch mit 25 Kronen = 5 £ ansetzen, einem Geldumsatz von 20 bis 25 000 £ entspräche.

Wesentlich Handelskapital war, wie wir noch genauer sehen werden, das im Verlagsgeschäft angelegte Geld. Vom Umfange solcher Verlagsgeschäfte erfahren wir folgendes: der Linnen Board of *Ireland* bezahlte Prämien an diejenigen Leinenkaufleute, die die größten Umsätze hatten. Diese Umsätze kennen wir für das Jahr 1747/48: sie schwankten zwischen 275 648 und 621 yards. Das yard sollte nicht weniger als 6 d. und nicht mehr als 10 d. kosten. Nehmen wir 8 d. an, so hätte der Wert der Jahresproduktion der größten Geschäfte betragen: £ 9188, 8454, 4500, 2386, 1795, 1239. Zehn Geschäfte hatten geringere Umsätze. Das kleinste 20 £.

b) *Holland.* Der Jahresumsatz eines holländischen Levantekaufmanns Mitte des 17. Jahrhunderts beträgt:

Einfuhr	16 870—113 050 fl.
Ausfuhr	19 225—152 205 „

Nun hat ein Teil Ein- und Ausfuhr. Dadurch kommen folgende höhere Ziffern heraus:

79055 fl.	77910 fl.
135370 „	57250 „
214425 fl.	135160 fl.

H. Wätjen, Die Holländer im Mittelmeergebiet (1909), 35 ff. Keiner der Levantekaufleute gehörte aber zu den „großen Kannonen" Amsterdams.

Das größte Handelshaus in Amsterdam im 18. Jahrhundert beschäftigte 26 Angestellte: Bengt Ferners Reisetagebuch, Byd. Hist. Gen. 31, 367; zit. von Pringsheim im Archiv 36, 953. Die Abbildung eines typischen „Koopmanskantoor" im 17. Jahrhundert siehe bei Schotel und Rogge, l. c. p. 227.

c) *Frankreich.* Im Jahre 1789 richten die Lyoner Seidenhändler an den Generaldirektor der Finanzen eine Eingabe, in der sie erwähnen, daß sie 400 seien und daß ihr bewegliches und unbewegliches Vermögen mehr als 60 Mill. Frcs. betrage; das ergäbe also einen Durchschnitt von 150 000 Frcs. Bei Godart, L'ouvrier en soie (1899), 92.

Der Weinhandel in Orléans wurde (1787) von 200 Kaufleuten betrieben, darunter von 30 bis 40 „en grand"; sie beschäftigten 8 bis 900 Arbeiter („ouvriers") „sans compter les voituriers". C. Bloch, Cahiers de Doléances du Baillage d'Orléans. 2 Vol. 1906. 1, LXI.

d) *Deutschland.* Nicht viel anders. Ein inländischer Grossist kommt mit 5—6000 Tlr. aus. So betrug der Inlandsabsatz der schlesischen Leinenkaufleute Mitte des 18. Jahrhunderts 138232 Tlr. und wurde von 25 Inlandsfirmen bewältigt. Mentzel-Gerstmannsche Familienchronik, 65.

Die Kapitalanforderungen des Auslandshandels waren vier- bis fünfmal so groß. Jenem Inlandsabsatz entsprach eine Leinenausfuhr von 1019921 Tlr., in die sich 50 Firmen teilten, so daß auf die einzelne ein Durchschnitt von etwa 20000 Tlr. gekommen wäre. Dieser Betrag steigerte sich dann bis zu 100000 Tlr. und in einigen seltenen Fällen darüber hinaus.

Der reichste Hirschberger Leinwandkaufmann Christ. Mentzel hat bei seinem Tode (1748)

ein hiesiges Warenlager nebst andern Handelsaktiven in Höhe von . .	49484 Tlr.	19	8
ein auswärtiges „ „ „	70999 „	7	3
	120483 Tlr.	26	11

Aus seinem Testament, das mitgeteilt ist in der Mentzel-Gerstmannschen Familienchronik, S. 29.

Die Firma Joh. Mart. Gottfried sel. Witwe & Hess führt 1796 Waren aus im Werte von 26005 Tlr.; die größte (von Buchs) von 41687 Tlr.; ib. S. 65.

Anfang des 19. Jahrhunderts haben im Baumwollwaren-Einfuhrhandel neun Firmen Warenlager von 494737 Tlr. 20 Gr. Die größten: 117500, 95790, 94072, 66796 Tlr. Alb. König. Die sächsische Baumwollindustrie, 65.

Das Königsberger Handelshaus Friedländer setzt in den 1770er Jahren an Manufakturwaren im Laufe von 8 Jahren für 527139 Rtlr.

um; daneben verkauft es in den Jahren 1775—1782 für 156570 Rtlr. Rauch- und Pelzwaren. Jubiläumsschrift Friedländer, 35.

Einer der größten Exporteure der Augsburger Textilwaren im 18. Jahrhundert, der Jude Goldschmidt, hat nach eigener Angabe einen Umsatz von 300000 fl. P. Dirr, Augsburgs Textilindustrie im 18. Jahrhundert, a. a. O. S. 80.

Zu den umfangreichsten Warenhandelsunternehmungen Deutschlands im 17. und 18. Jahrhundert gehörte die Calwer Zeughandlungskompagnie, die freilich gleichzeitig ein Produktionsunternehmen war. Ihr Einlagekapital betrug: *1650* 23000 fl., *1673* 32000 fl., die gegen feste Verzinsung aufgenommenen Darlehen *1663* 92214 fl., *1680* 100000 fl. Das werbende Gesamtkapital betrug *1711* 190000 fl., *1758* 400000 fl. W. Troeltsch, 138.

Die Inventur des Kolonialwarengeschäfts Grund in Breslau ergibt:

1787	. . . . .	23000 Tlr.
1815	. . . . .	11000 „

Jubiläumsschrift Grund, 41.

Einen sehr beträchtlichen Umsatz hatten schon am Ende des 18. Jahrhunderts die Ausfuhr-Kommissionshäuser: so exportiert das Leinenexporthaus Hasenclever, Bewicke & Timmermann in Cadix: in 20 Monaten 1759/60 bloß nach der Südsee für 2700000 Piaster Waren; darunter 500000 Schock Leinewand aller Sorten und Länder: schlesische, sächsische, pommersche, russische, westfälische, holländische, brabanter, französische. 1756—1779 wird mehr als 1 Mill. Tlr. rein Geld gewonnen; ein Jahr ums andere etliche 40000 Tlr. Peter Hasenclever (1794), 31 f.

e) *Österreich.* Das größte Eisenverlagsgeschäft in Laibach verfügte 1768 nach dem Gesellschaftsvertrage über ein Gesamtkapital von 313402 fl. Alf. Müller, Gesch. des Eisens in Innerösterreich 1, 756 f.

3. Geldhandel (Bankgeschäfte).

Bekannt ist der große Umfang, den das Vermögen mancher Bankhäuser schon während des Mittelalters erreichte. So verfügten die Peruzzi schon im 14. Jahrhundert über ein eigenes Kapital von 147 kg Feingold = etwa ½ Mill. Mk. h. W.: die Medici (1440) über ein solches von 500000 fl. (rund 4 Mill. Mk. h. W.). Und im 16. Jahrhundert steigen dann diese Vermögen der großen Geldmänner zu einer selbst für heutige Begriffe ansehnlichen Höhe. Die Fugger besaßen (1546) 4700000 fl. (rund 40 Mill. Mk. h. W.). R. Ehrenberg, Zeitalter der Fugger 1, 386. Daselbst auch noch weitere Angaben.

Aber für eine Geschichte des modernen Kapitalismus kommen diese Geschäfte nur dort in Betracht, wo der Bildung des bürgerlichen Reichtums nachgegangen wird, weshalb wir uns im fünften Abschnitt des zweiten Buches schon ausführlich mit ihnen beschäftigt haben. Als kapitalistische Unternehmungen jedoch, die eine irgendwelche Funktion im normalen Prozeß des wirtschaftlichen Lebens ausüben, scheiden jene Geschäfte in dem Augenblicke aus, wo sie (wie es in den genannten Fällen durchgängig der Fall war) im wesentlichen Finanziers werden. Wir dürfen deshalb auch unsere Vorstellung von

der Größe eines regelmäßigen Bankgeschäfts im Zeitalter des Frühkapitalismus nicht an den Vermögensziffern jener Geldleiher bilden.

Dagegen teile ich die Geschäftsziffern für zwei bekannte *deutsche* Bankgeschäfte des 18. Jahrhunderts mit, die als typisch für große Bankhäuser gelten dürfen. Das eine ist eines der angesehensten Provinzbankiers (Eichborn & Co. in Breslau), das andere ist eines der größten deutschen Bankhäuser jener Zeit überhaupt (Gebrüder Schickler in Berlin). Dort schwanken die werbend angelegten Kapitalbeträge zwischen 100 000 und 200 000 Tlr., hier zwischen 500 000 und 1 000 000 Tlr.

Das Vermögen der Firma Eichborn & Co. betrug: *1765* 200 000 Tlr., in der Mitte der *1780er* Jahre 80 000 Tlr., *1795* rund 82 000 Tlr., *1800* 137 000 Tlr. Das Soll und Haben von Eichborn & Co., S. 33. 59. 71 f.

Die Geschäftsziffern des Bankhauses Gebrüder Schickler sind nach der oben genannten Festschrift von Lenz-Unholtz, S. 43, folgende:

Jahr	Gesamtumsatz Tlr.	Gewinn Tlr.	Kapital Tlr.
1726	189 649	38 455	92 640
1738	641 582	18 833	278 461
1750	1 691 872	15 091	555 167
1760	3 341 946	177 685	1 015 206
1780	2 106 612	95 263	600 000
1790	1 966 703	19 471	

Der Umsatz in Tratten betrug auf:

	Holland holl. Guld.	Hamburg Tlr.	Div. Plätze Tlr.
1740	420 000	30 000	27 060
1760	2 676 000	1 166 000	95 000

Will man diesen Vertretern großer Bankhäuser einen Durchschnittsbankier gegenüberstellen, so muß man etwa die Bestimmung der schon erwähnten *österreichischen* Falliten-O. von 1734 in Betracht ziehen, wonach für „Wechsler" ein Einlagekapital von 50—60 000 fl. nachgewiesen werden mußte. Vgl. Hel. Landau, a. a. O. S. 5.

4. die großen Aktiengesellschaften.

Das Kapital der 1602 begründeten *holländisch*-ostindischen Kompagnie betrug 6 449 211 fl. 10 st. 8 P. Anderson, Origins s. a. 1602; das der 1621 begründeten holländisch-westindischen Kompagnie 7 200 000 fl. l. c. s. a. 1621.

Die *englisch*-ostindische Kompagnie hatte, seit sie überhaupt einen Joint Stock besaß, d. h. seit 1612, ein Kapital von 369 891 £, das 1676 auf 739 782 £, 1702, als sich die alte und die neue Kompagnie vereinigten, auf 2 Mill. £ erhöht wurde. Anderson, s. a. 1676. 1708.

Das Kapital der ersten *französisch*-ostindischen Kompagnie (1664) war auf 15 Mill. Frcs. festgesetzt; davon 8 179 885 l. gezeichnet (in

Aktien zu 1000 l.); das der reorganisierten (1685) belief sich auf 1 685 690 l. P. Kaeppelin, La Comp. des I.O., 6. 194.

Das sind also Kapitalbeträge, wie sie selbst heute im Warenhandel nur wenige Geschäfte aufweisen. Für die Zeit des 17. und 18. Jahrhunderts bedeuteten sie das Unerhörte. Kein Produktionsunternehmen reichte an diese Handelskompagnien heran. Und in der überragenden Größe dieser merkantil-kolonisatorischen Unternehmungen tritt so recht deutlich die Eigenart der frühkapitalistischen Epoche in die Erscheinung. Was diese kennzeichnet, ist, wie wir noch genauer feststellen werden[1], vor allem die Tatsache, daß es in ihr im wesentlichen nur einen Kolonialkapitalismus großen Stils gibt, daß ihr Reichtum im wesentlichen noch auf der rücksichtslosen Ausbeutung fremder, halbzivilisierter Völker und reicher tropischer Länder beruhte. Nur hier hatte der Kapitalismus große Ausmessungen angenommen, nur hier war es ihm gelungen, die Bande des Traditionalismus zu sprengen, nur hier hatte er angefangen, eine völlig neue Welt aufzubauen. Und die Werkzeuge, deren er sich dabei bediente, waren eben die großen Handelskompagnien.

Wie sehr diese in jeder Hinsicht die Revolution bedeuteten, werden wir noch deutlicher erkennen, wenn wir uns nun noch mit der Arbeitsverfassung im Handelsgewerbe vertraut machen.

III. Die Arbeitsverfassung in den Großbetrieben

1. Die europäischen Geschäfte

Will man feststellen, welche Arbeitsverfassung in den Großbetrieben des Handelsgewerbes während der frühkapitalistischen Epoche geherrscht habe, so muß man scharf unterscheiden zwischen den großen Überseeaktiengesellschaften und allen übrigen Handelsbetrieben, die ich unter der nicht ganz genauen Bezeichnung der europäischen Geschäfte zusammenfassen will.

1. Daß in diesen mit der Ausdehnung ihres Geschäftsumfangs sich die Zahl der Hilfspersonen vermehrt hatte, versteht sich von selbst (wir sind oben einem Großhandelsbetrieb in *Amsterdam* begegnet, in dem 26 Angestellte tätig waren, was allerdings, wie wir annehmen dürfen, für die europäischen Geschäfte die absolute Höchstzahl im 18. Jahrhundert bedeutet haben wird), und ebenso natürlich ist es, daß Hand in Hand mit der Vermehrung der Gehilfenschaft eine Differenzierung ihrer

[1] Siehe das 67. und das 71. Kapitel in diesem Bande.

Funktionen und eine Spezialisierung der Berufstätigkeiten sich vollzog.

Der Grad der Differenzierung blieb jedoch bis zum Ende der frühkapitalistischen Epoche ein sehr niedriger.

Ende des 17. Jahrhunderts werden drei Funktionen oder Funktionäre unterschieden: 1. der Kassierer; 2. der Buchhalter; 3. der Lehrling. Das ist der Zustand, wie ihn etwa Peri oder Marperger schildern.

Während des 18. Jahrhunderts machte dann der Differenzierungsprozeß weitere Fortschritte.

Ludovici, Vollst. kaufm. System. 1768. §§ 516 ff., unterscheidet folgende Arten von Handelsangestellten:

1. „Complementirer ist ein Bevollmächtigter in einer Handlung dergestalt, daß er in solcher die Stelle eines Handelspatrons antritt" ...

2. „Ein Factor wird in großen und weitläufigen Kauf- oder Buchhandlungen derjenige Handelsdiener genannt, der entweder nach Absterben des Principals oder auch noch bey dessen Lebzeiten, sonderlich aber in dessen Abwesenheit, die Direction führet" (nicht zu verwechseln mit dem Faktor = Kommissionär im Auslande!).

3. Buchhalter. „Wenn ein großer(!) Kaufmann nicht zurückkommen will, so kann er eines Buchhalters auf keine Weise entbehren" (!) „... einen Buchhalter abgeben (ist) ein Werk von großer Wichtigkeit."

4. Cassirer.

5. Contorist „... ist in einer großen Handlung derjenige Diener, welcher entweder (a) auf dem Contoire die Correspondenz in allen vorfallenden Geschäften wohl zu führen weiß, auch sonst des Handels Angelegenheit sich, wo es die Noth erfordert, mit annehmen muß; oder der (b) nur einen bloßen Cassirer abgibt."

6. Contoirdiener: besorgt die untergeordneten Contoirgeschäfte neben Nr. 5.

7. Laden-, Gewölb- oder Warendiener.

8. Reisediener.

Daneben scheint es üblich gewesen zu sein, für bestimmte Arbeiten Zusatzkräfte anzunehmen; sei es in der Weise, daß die Arbeit nur zu bestimmten Zeiten — regelmäßig — verrichtet wurde, und zwar an den Posttagen; sei es, daß bestimmte Arbeiten, die nicht regelmäßig wiederkehrten, verdungen wurden: z. B. das Inordnungbringen von Rechnungen, Büchern, Anfertigen der Inventur usw.; sei es, daß nur einige Stunden während des Tages gearbeitet wurde[1].

[1] Für alle Fälle vorübergehender Tätigkeit Beispiele in Zetzners Reißbüchlein, S. 23. 50. 75. 90. Die gleiche Sitte lernen wir aus Joh. Phil. Münchs Lebensbeschreibung kennen: siehe a. a. O. S. 15. 31.

2. Was nun aber wiederum ein Kennzeichen des frühkapitalistischen Wirtschaftslebens ist, ist dieses: daß in allen Handelsbetrieben, auch in den großen Geschäften, die Arbeitsverfassung grundsätzlich ihr persönlich-patriarchalisches Gepräge im wesentlichen beibehält, wie es aus dem Mittelalter überkommen war.

Defoe klagt zwar, daß zu seinen Zeiten die alten Bande der Zucht und Ordnung, die die Angestellten mit dem Prinzipal zusammengehalten hatten, sich zu lockern begonnen hätten[1], und es mag richtig beobachtet sein, daß namentlich in den Großstädten um die Wende des 17. und 18. Jahrhunderts ein individualistischer Zug unter den Handelsgehilfen sich bemerkbar machte. Aber zu einer Auflösung der alten patriarchalischen Arbeitsverfassung kam es gewiß noch nicht. Dafür legen die Schilderungen, die Defoe selbst von den Beziehungen zwischen Prinzipal und Angestellten entwirft, ein beredtes Zeugnis ab: wir erfahren beispielsweise, daß bei einem Grossisten 5 bis 6 ‚Servants' wohnen und essen, daß sie fragen müssen, wenn sie ausgehen wollen, daß sie ihrem Herrn erzählen müssen, wo sie waren, daß sie um 9 Uhr zu Hause sein müssen[2] usw.

Das aber ist der Zustand, wie er im Handelsgewerbe bis ins 19. Jahrhundert hinein herrscht. Noch in den 1830er Jahren speisen die Inhaber des größten *Pariser* Detailhandelsgeschäfts mit ihren Angestellten[3]; noch im Anfang der Victorian Era lebten selbst in den größern *Londoner* Handelsgeschäften Prinzipal und Gehilfenschaft in enger Lebensgemeinschaft: „at many business establishments the day's work was begun by family prayers, in which the apprentices and assistants joined"[4]; noch in den 1850er Jahren schildert uns Gustav Freytag in ‚Soll und Haben' die intime Lebensgemeinschaft zwischen Herrn und Dienern in einem der größten Engroshandelsgeschäfte einer *deutschen* Großstadt.

2. Die großen Handelskompagnien

Im scharfen Gegensatz zu den eben geschilderten Arbeitsverfassungen steht die Organisation der Angestellten in den großen Überseeaktiengesellschaften. Diese trägt sowohl was die Zahl der Hilfspersonen, als was die Gliederung, als endlich was

[1] Defoe, Tradesman (1727), 156 f.
[2] Defoe, Tradesman, 153 f.
[3] Martin Saint-Léon, Le pet. comm. français, 7/8.
[4] J. Aubry Rees, The Grocery Trade.

den Geist anbetrifft, der unter ihnen herrscht, ein durchaus modernes Gepräge. Das persönliche Band zwischen Prinzipal und Diener war zerschnitten. Der Charakter des Geschäfts, die große Masse der Angestellten, die weite Entfernung wirkten alle zusammen darauf hin, das Arbeitsverhältnis zu versachlichen. Hier in den Arbeitsverfassungen der großen Handelskompagnien haben wir die Vorbilder für die innere spätere Organisation vieler großer Geschäfte zu erblicken.

Es genügt, wenn ich die Struktur des Beamten- und Angestelltenapparates in einer der großen Kompagnien, der *holländisch-ostindischen*, genauer beschreibe, da überall ähnliche Verhältnisse obwalteten.

Wir müssen unterscheiden die Organisation der Kompagnien in ihren Geschäften im Mutterlande und diejenige in den Faktoreien, die aber natürlich beide derselben Oberleitung unterstanden: der Wirtschaftsbetrieb der Kompagnie gliederte sich in mehrere Werkbetriebe.

Die holländisch-ostindische Kompagnie zerfiel bekanntlich in mehrere Kammern, unter denen die Kammer von Amsterdam die größte war. An ihrer Spitze standen 25 Direktoren, die ihre Funktionen wie folgt verteilt hatten: 1. vier Direktoren führten die Aufsicht über die Packhäuser und besorgten den Ankauf der Güter, die für Rechnung der Kompagnie nach Ostindien geschickt wurden, sowie auch die Verteilung der zurückgekommenen Waren, sorgten für Aufbewahrung usw.; 2. drei oder vier Direktoren führten die Aufsicht über die Finanzen der Kammer, ihre Einnahme und Ausgabe; 3. fünf oder sechs Direktoren amteten als Rechnungsrevisoren; 4. sieben Direktoren lag die Ausrüstung der Schiffe ob.

Die ausführenden Organe bestanden aus einem großen Stabe von 16 Buchhaltern, 28 andern Handelsgehilfen und Arbeitern, deren Zahl gewöhnlich allein bei dieser Kammer über 1200 betrug. F. M. Janiçon, Etat present de la républ. des provinces unies etc. 3 Vol. 1729. 1, 319 ff.

Noch hierarchischer waren die Angestellten der Kompagnie in Indien gegliedert. Hier bestanden sechs Rangklassen: 1. die Oberkaufleute; 2. die Kaufleute; 3. die Unterkaufleute; 4. die Oberassistenten oder Buchhalter; 5. die Assistenten; 6. die Unterassistenten. Diese Rangklassen waren gleichbedeutend mit ebensoviel Gehaltklassen. Die Beamten stiegen allmählich aus den unteren in die höheren Klassen auf. Aus den Oberkaufleuten wurden die Vorsteher der Faktoreien genommen, die selbst wieder zu Direktoren und Gouverneuren befördert werden konnten.

Über die Beamtenorganisation der holländisch-ostindischen Kompagnie unterrichten die verschiedenen Reglements, die zur Regelung der Angestelltenverhältnisse ergingen: vom 31. Juli 1753; 31. Mai, 26. und 28. August 1755. Sie finden sich bei Ary Huyser, Beknopte Beschryving der oostindischen Etablissementen, als Beil. 3—5 abgedruckt.

Achtunddreifsigstes Kapitel

Der Standort des Handelsgewerbes

Die letzte Frage, die mir noch zu beantworten obliegt, ist diese: an welche Plätze führte die eigenartige Organisation des Güterabsatzes und des Handelsgewerbes während der frühkapitalistischen Epoche dieses? wo siedelten sich die Kaufleute an? wo bildete der Handel Städte? Die Antwort ergibt sich aus den bisherigen Ausführungen bei klarer Besinnung von selbst.

Wir können den Standort des Handelsgewerbes von einem doppelten Gesichtspunkte aus betrachten:

1. vom lokalen Standpunkt aus; das heißt ohne Rücksicht auf die nationale Abgrenzung der Wirtschaftsgebiete. Da ergeben sich mit Notwendigkeit aus der geschilderten Organisation des Handels vier verschiedene Typen von „Handelsstädten" im weiteren Sinne, das heißt von Orten, in denen die Bevölkerung vom Handel lebt und in denen vom Handel lebende Menschen wohnen. Ich will sie a) Niederlagsplätze; b) Umschlagsplätze; c) Dispositionsplätze; d) Bankierstädte nennen und denke dabei an folgendes[1]:

a) Niederlagsplätze sind solche Handelsplätze, an denen sich die Niederlagen der Waren befanden, die also, wie wir wissen, deswegen die Mittelpunkte alles früheren Handelsverkehrs (soweit er aufgehört hatte, Meß- oder Markthandel zu sein) bildeten. Hier saßen die Kaufleute und hielten „ständige Messe" ab, hierhin kamen alle, die Einkäufe zu machen hatten. Hier blieb aller Handelsprofit, hier blieb auch aller Nebenverdienst, der bei der technischen Behandlung der Ware abfiel. Das war die wichtigste Kategorie von Handelsplätzen der früheren Zeit: ein Typ, der heute fast verschwunden ist. Diese Niederlagsplätze stufen sich dann nach der Größe ab, das heißt nach dem Umfang

[1] Das Beste über den Standort des Handelsgewerbes im Zeitalter des Frühkapitalismus hat Büsch gesagt, z. B. in seiner Abhandlung: „Noch ein Wort über den Zwischenhandel", in der von ihm und Ebeling herausgegebenen Handlungsbibliothek 2 (1789), 52 ff. Meine Systematik der Handelsstädte ebenso wie meine Bezeichnungen der einzelnen Typen weichen jedoch von den B.schen ab.

des Handelsgebietes, für das sie Niederlagen hielten. Es ergeben sich:

α) *lokale* Niederlagsplätze: in denen sich insbesondere die Landeserzeugnisse sammelten zu weiterem Vertrieb. Hierher gehören auch die Verlegerorte, wie Exeter, Norwich, Sedan, Hirschberg, die wir noch genauer kennen lernen werden, wenn wir uns über den Standort der Industrien unterrichten;

β) *provinziale* Niederlagsplätze: der Sitz der ausführenden und einführenden Grossisten, der „oberländischen Häuser" (von den Seeplätzen aus gesehen), der „zweiten Hand". Orte wie Leipzig, Frankfurt a. M., Breslau, die heute am meisten als „Sitze des Handels" zu leiden haben;

γ) *nationale* Niederlagsplätze: Städte, durch die aller Handel eines Landes wie das Blut durch das Herz hindurchfließt. Hauptbeispiele: London, Paris, Hamburg, Amsterdam, von deren Bedeutung wir uns ja schon überzeugt haben.

b) Umschlagsplätze: diejenigen Plätze, an denen die Waren umgeladen (umspediert) wurden, ohne daß sie von diesen Plätzen aus gehandelt waren: „les villes d'entrepôt, dans lesquelles arrivent les marchandises, pour y être déchargées, mais non pas pour y être vendues."[1]

Hier sitzen die Spediteure. Hier verbleibt als Fonds für Städtebildung nur der Speditionsprofit. Daher, wenn der Umschlagsverkehr der einzige städtebildende Faktor ist, nur mittlere Städte entstehen: Hannoverisch Minden für den Weserverkehr; Lüneburg für den Verkehr zwischen Hamburg—Lübeck und dem Binnenlande[2].

Natürlich konnten sich mit dem Umschlagsverkehr andere städtebildende Elemente vereinigen; dann konnte der Umschlagsplatz auch ein größerer Ort sein: in Frankreich waren berühmte villes d'entrepôt Lyon, Orléans, Rouen[3]; im Auslande: Smyrna, Batavia[4].

c) Dispositionsplätze: Sitze eines Handels, „welchen Bürger eines jeden Ortes treiben können, ohne daß dessen Lage im geringsten dabei in Betracht käme, den aber auch die Bürger großer Marktplätze häufig treiben. Dieser besteht darin, daß

[1] Dict. de Comm. 1, 1818. Vgl. ebenda 1, 1326 und Savary, Parf. nég. 2, 238 ff.

[2] Rauers, Bremens Handelsgeschichte, 44.

[3] Parf. nég. l. c.

[4] Dict. de comm. 1, 1818.

der Kaufmann für seine Rechnung die Waren des einen Landes einem andern Lande zuführt, ohne sie über seinen Platz gehen zu lassen".

Das ist, wie man sieht, der Typus der modernen „Handelsstadt", die bekanntlich nichts von dem Warenstrom merkt, den ihre Söhne draußen vor ihren Toren in Bewegung setzen, die nur von dem Handelsprofit lebt, der in den Händen der disponierenden Kaufleute zurückbleibt. Das normale Gebilde im Zeitalter des Fernkaufs oder sog. „Lieferungshandels". Für seine Zeit weiß Büsch diese seltsame Form des Handels in Deutschland nur mit einem Beispiel zu belegen: dem Handel von — *Iserlohn*. Da uns dieser Iserlohn-Typ öfters in der Literatur jener Tage begegnet, so lohnt es sich, ihn etwas genauer anzuschauen. Nach der besten Quelle, die ich einsehen konnte, handelte es sich um folgendes:

Die Kaufleute von Iserlohn sind ursprünglich mit den Erzeugnissen der Kleineisenindustrie auf die Frankfurter Messe gezogen.

„Andere haben hernach in der Schweiz, in den Niederlanden, in Frankreich und in England Waren aufgekauft und unmittelbar von der ersten Hand auf mehrere Teutsche Messen versenden lassen, wo sie dann selbst den Verkauf besorgt haben. So ist zuletzt fast keine Art von Waren mehr übrig geblieben, womit nicht Iserlohner Kaufleute Handel trieben, ohne daß ihr Wohnort selbst von allen diesen Waren fast jemals etwas zu sehen bekommt." J. Steph. Pütter, Selbstbiographie. 1798. 1, 6.

Wohlgemerkt: die Iserlohner Kaufleute treiben nicht etwa „Lieferungshandel" (Fernkauf) im modernen Sinne, sondern kaufen die Warenpartien persönlich ein, um sie persönlich auf den Messen zu vertreiben. Diese Form des Handels begegnet uns im Zeitalter des Frühkapitalismus häufiger, wenn wir, wie sogleich geschehen soll, die Handelsbewegung von der Warte der Nationen aus betrachten.

Vorher müssen wir noch gedenken der

d) Bankierstädte. Sie bildeten gemäß der uns bekannten Organisation des Wechselverkehrs die Vermittlungsstelle für den Kredit. Meist befaßten sie sich auch, wie wir sahen, mit Spedition und Kommission. Es waren begreiflicherweise die reich gewordenen Rentnerstädte, die sich je mehr und mehr vom Warenhandel zurückzogen und auf das Geldleihegeschäft (was ja der frühere Wechselverkehr im wesentlichen war) beschränkten. Schulbeispiele solcher Bankierstädte sind Genua, Augsburg, Amsterdam.

2. vom nationalen Standpunkt aus betrachtet ist der Handel entweder Eigenhandel oder Zwischenhandel:

a) der (nationale) Eigenhandel setzt die Waren des eigenen Landes um, indem er sie im Innern bewegt oder ausführt; oder er führt fremde Waren ins Land;

b) der (nationale) Zwischenhandel dagegen beschäftigt sich damit, fremde Waren aus einem fremden Lande in ein anderes fremdes Land zu verhandeln. Ein solcher Handel hieß in der früheren Zeit „Ökonomiehandel" (commerce d'économie), wohl deshalb, weil er sehr „ökonomisch" (sparsam, genau) betrieben werden mußte.

Dasjenige Land, das diesen Zwischenhandel vor allem pflegte, in dem also auch der Standort dieses Handelsgewerbes war (weshalb ich an dieser Stelle davon spreche), dessen Reichtum zum großen Teil (soweit er aus dem Handel stammte) aus diesem Zwischenhandel hervorgegangen war, war *Holland*.

Die beste und ausführlichste Darstellung eines Zweiges dieses holländischen Zwischenhandels besitzen wir für den Getreidehandel den die Holländer zwischen den Staaten des Mittelmeeres betrieben. Siehe H. Wätjen, a. a. O. S. 114 ff. 166 ff.

Der Zwischenhandel konnte reiner Dispositionshandel sein: wie der eben erwähnte Getreidehandel im Mittelmeer, oder Niederlagehandel, wenn die Waren etwa nach Amsterdam auf Lager genommen wurden. Es ist ersichtlich, daß in diesem Falle ein ganzes Land zu andern Ländern in dasselbe Verhältnis trat, wie sonst ein Niederlagsplatz in einem Lande zu den übrigen Teilen dieses selben Landes.

HB
501
S67
1919
Bd.2
Halbbd.1

Sombart, Werner
Der moderne Kapitalismus
3. unveranderte Aufl.

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 14 05 23 12 009 4